

УДК 341.362.1

DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.11.50>**Олена Кузьменко,***аспірант кафедри транспортних технологій,  
старший викладач кафедри економіки та морського права  
Херсонської державної морської академії*

## МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ ПРОБЛЕМИ БОРОТЬБИ З ПІРАТСТВОМ (У СВІТЛІ ЗАГОСТРЕННЯ СИТУАЦІЇ У ГВІНЕЙСЬКІЙ ЗАТОЦІ)

У статті розкрито основні міжнародно-правові проблеми боротьби з піратством. Акцентовано увагу на тому, що піратство виступає істотною загрозою для безпеки як українських, так і іноземних суден, членів їхніх екіпажів і пасажирів, а також завдає величезної шкоди міжнародним вантажинам. Відзначається, що особливу небезпеку становить захоплення суден із небезпечними вантажами, як-от ядерні матеріали, хімічні речовини, зброя і вибухові речовини, через можливу передачу таких вантажів від піратів терористам або повстанським групам. Спроби піратського захоплення суден значно підвищують ризик нещасних випадків на борту транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі. Охарактеризовано загострену ситуацію у Гвінейській затоці. Так, за даними Міжнародного морського бюро, за перші дев'ять місяців поточного року у Гвінейській затоці пірати захопили в заручники з борту суден 80 моряків, або 95% від загальної кількості викрадених у світі на морі людей. Автором розглядаються актуальні інциденти піратських нападів, так, наприклад, 17 жовтня 2020 року пірати атакували у Гвінейській затоці танкер "PTI Nile", зареєстрований у Гонконзі, а кількома годинами раніше пірати атакували танкер для перевезення скрапленого газу "Methane Princess", який перебував на якорній стоянці поблизу столиці Екваторіальної Гвінеї міста-порту Малабо, і захопили в заручники громадянина Філіппін. Наголошено на тому, що пірати повинні бути надійно ізолювані від світової фінансової системи, так, щоб вона не могла ними використовуватися для операцій із сумами викупу, для цього лінії зв'язку та комунікацій піратів повинні бути ідентифіковані і перекриті, адже технічно це можливо. Висловлено думку, відповідно до якої принципово важливим є знищення системи пунктів базування морських злочинців, адже вони відомі, таємниці із цього ніхто не робить. Стверджується, що судноплавство у Гвінейській затоці потребує приватної охорони, що забезпечуватиметься міжнародними агентствами безпеки. Автором досліджено практику боротьби з піратством, яку він розподіляє на групи та робить їх детальний аналіз.

**Ключові слова:** піратство, морське піратство, боротьба з піратством, морська безпека, практика боротьби з піратством, міжнародне співробітництво щодо боротьби з піратством, Гвінейська затока.

**Постановка проблеми.** Акти піратства загрожують морській безпеці, ставлять під загрозу, зокрема, добробут моряків та безпеку судноплавства і торгівлі. Ці злочинні діяння можуть призвести до загибелі людей, завдання фізичної шкоди або захоплення в заручники моряків, значних порушень торгівлі й судноплавства, фінансових втрат судновласників, збільшення страхових внесків та витрат на гарантування безпеки, збільшення витрат споживачів і виробників, а також завдати збитків морському середовищу (наприклад, на східноафриканському узбережжі рибні запаси зменшуються через незаконне та нерегульоване рибальство). У 2008 р. після серйозної ескалації піратських інцидентів у західному Індійському океані була запущена міжнародна кампанія проти сомалійського піратства, міжнародні військово-морські флоти діяли в регі-

оні з мандатом на боротьбу з піратством на 10 років. Звісно, завдяки цьому відбулися значні позитивні зрушення – кількість нападів, звичайно, зменшилася, проте ризик нападу на море залишається. Нині викликає занепокоєння активізація піратства у Гвінейській затоці, адже західний Індійський океан зараз є основним шляхом контрабанди афганського героїну. Саме тому виникає необхідність у детальному дослідженні проблеми боротьби з піратством на міжнародно-правовому рівні та в розробленні послідовних заходів компетентними державними органами щодо забезпечення судноплавства.

Серед учених, які зробили значний внесок у дослідження даної проблематики, можна виділити таких вітчизняних та закордонних фахівців у галузі міжнародного права, як: Н. Адамчук, Л. Балакірева, А. Варфоломєєв, С. Єфімов, А. Каламкарова, А. Ковальов,

М. Пашковський, Ю. Ромашев, С. Черниченко, А. Граф, У. Йениш, С. Комбс, В. Теллі, П. Тодд, К. Петретто, М. Слон, Е. Рул та інші. Зважаючи на те, що піратство як явище виступає глобальною міжнародною проблемою, актуальним залишається вивчення правових основ боротьби з піратством.

**Метою статті** є аналіз особливостей міжнародно-правової проблеми боротьби з піратством у світлі ескалації подій у Гвінейській затоці.

**Виклад основного матеріалу.** На початку ХХІ ст. рівень безпеки морського судноплавства значно знизився у зв'язку з активізацією в деяких регіонах світу сучасних піратів. Згідно з визначенням Міжнародного морського бюро (далі – ІМВ), «піратство – це <...> захоплення (або спроба захоплення) з очевидним наміром вчинити розкрадання або будь-який інший злочин з очевидним наміром або можливістю використання сили для здійснення даного акту» [11]. Центр дослідження морського тероризму вважає, що це визначення являє собою максимально розширене поняття; але навіть за таких умов воно не дає повної картини морських злочинів через їхню виражену латентність: на кожне виявлене діяння припадають як мінімум два невиявлені [7]. Аналітики Міжнародної морської організації (далі – ІМО) пишуть, що представлена дефініція має більш практично застосовний характер, включає в себе будь-який напад або спробу нападу на судно, незалежно від цільового характеру акту і від місця події: як у відкритому морі, так і під час стоянки в порту, що дозволяє представити більш повну картину вчинення морських злочинів [5]. Це стало причиною використання даного визначення не тільки ІМВ, але і ІМО, зокрема під час складання статистичних звітів про кількість щорічних піратських нападів [2]. Отже, ІМО і ІМВ ураховують як варіант піратського діяння чотири категорії злочинів: безпосередньо піратство в сенсі статті 101 Конвенції ООН із морського права від 10 грудня 1982 р. (ратифікована Україною 3 червня 1999 р.), морський тероризм, напад на судно в територіальних водах держави, корупцію (вимагання) посадових осіб у портах.

Незважаючи на те, що останніми роками загальний рівень піратської загрози знизився, вивчення передового досвіду протидії піратству залишається актуальним і має прикладний характер. Відповідно до щоквартального звіту Міжнародного морського бюро (ІМВ) за січень – березень 2019 р., було констатовано зниження кількості інцидентів, ішлося про 38 випадків піратства

і збройного розбою проти суден порівняно із 66 інцидентами в першому кварталі 2018 р. Дані за перший квартал 2019 р. охоплюють 27 суден, які були взяті на абордаж, 7 обстріляних суден, 4 спроби нападу. ІМВ акцентує увагу на тому, що це перший звіт за перший квартал із 1994 р., у якому не повідомлялося про викрадення суден. Отже, серед усієї кількості випадків піратства чотирнадцять інцидентів зафіксовано в Нігерії. Жодних інцидентів біля берегів Сомалі зафіксовано не було, хоча суднам настійно рекомендується продовжувати впровадження BMP5 (Best Management Practices to Deter Piracy) під час транзиту через ці води, оскільки сомалійські пірати, як і раніше, зберігають здатність здійснювати напади у прилеглих водах. На Гвінейську затоку припадає 22 із 38 інцидентів, зареєстрованих у першому кварталі 2019 р. (у цьому регіоні сталися викрадення екіпажу “Q1” (21 особа) [10]. 2 листопада 2019 р. було атаковано суховантаж «Боніта», який перебував на якірній стоянці Котону (Бенін, Гвінейська затока), у позиції 06 15N 002 33E, та викрадено 9 членів екіпажу [3]. Морський буксир постачання “PACIFIC WARDEN” був атакований піратами 20 листопада 2019 р. в районі 03 46N 008 14e (Гвінейська затока), приблизно у 35 морських милях від Малабо (острів Біоко, Екваторіальна Гвінея). Через цей інцидент з 15 членів екіпажу 7 були викрадені, 8 вдалося сховатися у відсіках корабля й уникнути полону (до складу екіпажу входили громадяни Південної Африки, Камеруну, Філіппін і Сербії) [9]. Стосовно даних за 2020 р. можна навести такий приклад: піратами 24 червня було атаковано та взято на абордаж судно “PANOFI FRONTIER” приблизно у 80 морських милях на південь від Лагосу (Гвінейська затока), 6 членів екіпажу були викрадені, серед них 5 корейців і 1 громадянин Гани [12]. Отже, ці напади демонструють розмах та масштаби нападів у Гвінейській затоці, спрямованих на викрадення членів екіпажу.

За оцінками фахівців, піратські угруповання у Гвінейській затоці, на відміну від піратів Сомалі, роздроблені і діють найчастіше незалежно одне від одного. Унаслідок цієї роз'єднаності виникають значні труднощі під час вистежування та затримання піратів, оскільки відстежити окремі й невеликі групи піратів часто буває практично неможливо. Однією з головних причин, яка сприяла зменшенню кількості піратських нападів, є скорочення числа піратських атак у районі Сомалі. Це скорочення пов'язано з тим фактом, що протиправні дії піратів вдалося утримувати певною кількістю заходів. Зокрема, серед них варто виділити

зростання спеціальних антипіратських заходів на судах (наприклад, наявність зброї для відбиття піратських нападів, присутність на судні добре озброєної та спеціально навченої охорони) і використання груп приватного конвою для супроводу суден. Також важливу роль у зниженні кількості піратських атак у зазначеному районі відіграв стабілізуючий вплив центрального уряду Сомалі. Однак одну із ключових ролей у зниженні кількості піратських нападів виконали міжнародні Військово-морські сили. Усе-таки, незважаючи на зменшення кількості піратських атак загалом, почастишали напади піратських угруповань на невеликі нафтові танкери в районі Південно-Східної Азії. З урахуванням уживаних заходів із боротьби з піратством дана обставина не може не турбувати.

Стосовно вищезазначеного, американська вчена В. Лансфорд виділяє п'ять об'єктивних чинників, що забезпечують процвітання сучасного піратства: 1) достатня кількість місцевого населення, що поставляє потенційних рекрутів у піратські зграї. У розореній та понівеченій внутрішніми суперечностями країні немає можливості легально заробляти й утримувати сім'ю. Але є численні загони бойовиків, що населяють напівавтономні області Пунтленд та Сомаліленд. Вони добре озброєні і підготовлені. Стан їхньої зброї і транспортних засобів постійно вдосконалюється завдяки великим викупам, одержуваним від операторів захоплених суден; 2) відносно безпечна основа для піратських операцій. Ухвалення Радою Безпеки ООН рішення № 1846 (2008 р.) дозволяло протягом дванадцяти місяців державам і регіональним організаціям входити для припинення морської злочинності в територіальні води Сомалі. Незважаючи на дозвіл використовувати всі засоби за необхідності придушення актів піратства і морського розбою в цих водах, мандат цей не поширюється на дії сил на березі. Право на переслідування злочинців усередині країни також не є очевидним; 3) продумана організація піратських нападів. Часто нальоти плануються заздалегідь, це вказує на вельми складну операцію. Те, що в піратів є можливість оперувати готівкою і безготівковими коштами обсягом у мільйони доларів, вказує на використання складних банківських схем і операцій; 4) зовнішня підтримка. Найбільші підозри падають на перехідний федеральний уряд Сомалі, який визнаний міжнародним співтовариством законною сомалійською владою, проте нині він контролює лише незначну територію на півдні Сомалі. Реальна влада мають невідомі держави, найбільшими з яких є Сомаліленд і Пунтленд, водночас велику частину

південного Сомалі контролюють формування радикального ісламського руху «Аш-Шабаб» та бізнесмени в Пунтленд, які перебувають у змові з окремими бізнесменами в Об'єднаних Арабських Еміратах; 5) кланова система. Родинні зв'язки надзвичайно важливі, пірати працюють як єдина команда, їхня лояльність один до одного замінює їм усі інші почуття [6]. Зрозуміло, що із клановою системою не впоратися, але злочинну організацію підірвати необхідно і можливо.

На нашу думку, затягування вирішення сучасних проблем загрожує отриманням піратами підтримки і субсидування із зовнішніх джерел. Такими джерелами, зокрема, можуть бути міжнародні терористичні групи, яких приваблює в морській злочинності не тільки висока фінансова вигода, але передусім глобальна гласність, яка є їхньою життєвою основою. Навіть більше, у фахівців складається думка, що за гучними заявами політиків про необхідність жорсткого припинення піратства і морського розбою в районі Гвінейської затоки ховається прагнення деяких держав зберігати напруженість у цьому ключовому міжнародному транспортному коридорі. Нечувані суми, одержувані піратами, занадто великі для них, імовірно, спрямовуються на підтримку перелічених вище маріонеткових режимів у країнах багатостраждальної Африки.

Як слушно зауважує автор В. Сидорченко, важлива роль у вирішенні піратського питання належить заходам військового характеру [16, с. 373]. Дані заходи за допомогою спільних зусиль держав, міжнародних організацій та інших спеціально уповноважених структур можуть істотно знизити рівень піратських нападів і допомогти в боротьбі зі злочинами, що здійснюються на морі. До органів із протидії піратству належать: поліція; військово-морські й авіаційні сили; прикордонна служба; берегова охорона; прикордонні, митні органи; Інтерпол та інші. Вказані органи співпрацюють один з одним, а також з аналогічними органами інших країн та міжнародними організаціями у сфері обміну інформації, досвіду тощо.

Н. Савельєв зазначає, що використання військово-морських заходів є необхідним і вимушеним заходом протидії морським розбійникам [15]. Військові кораблі, що входять до складу військово-морських сил, здатні до довгого автономного плавання, мають можливість проводити тривалі розвідувальні операції на величезних відстанях за допомогою корабельних вертольотів, берегових літаків-розвідників і мають у своєму розпорядженні необхідне озброєння для здійснення своїх операцій. Із цієї позицією

не можна не погодитися. Справді, військово-морські сили мають широкий арсенал засобів (зокрема, і збройних) і прекрасно адаптовані для боротьби з морським піратством.

На наш погляд, *практику боротьби з піратством можна розділити на три групи: 1 група – захист судна; 2 група – залучення національних і коаліційних збройних сил для захисту судна; 3 група – залучення сторонніх компаній для захисту судна.*

*Практика захисту власного судна.* Не вдаючись до допомоги сторонніх організацій, судноплавні і торгові компанії можуть протидіяти піратам так. По-перше, *дотримуватись рекомендацій Міжнародного морського бюро щодо безпечних маршрутів.* Часто рекомендовані маршрути справді безпечні. Однак лише дотримання рекомендацій Міжнародного морського бюро щодо безпечних маршрутів не є гарантією від нападів піратів і може бути віднесено до превентивних заходів. Технічні можливості та бойова підготовка піратів від нападу до нападу зростають, що дозволяє їм захоплювати судна, які рухаються за рекомендованим маршрутом, навіть судна в територіальних водах розвинених країн.

По-друге, *придушувати піратство ще на рівні екіпажу.* Практика протидії піратству на рівні екіпажу передбачає проведення навчань, несення вахти екіпажем із підвищеною пильністю, посилену охорону містка (пірати зазвичай нападають на нього, тому що саме тут здійснюється управління кораблем), установку фізичних бар'єрів для доступу піратів на судно, використання водянних шлангів, маневреність та інші методи.

По-третє, *використовувати технічні засоби для запобігання піратським нападам і захисту від них.* Наприклад, такі заходи, як установка електронного обладнання для самонаведення переміщень піратів і недопущення зустрічей із ними, установка систем сигналізації та камер спостереження. Радари, які можуть виявити наближення піратів на кожному кораблі в базовому наборі. А установка систем сигналізації та відеоспостереження неодмінно виправдає себе з погляду безпеки.

*Практика залучення національних і коаліційних збройних сил для захисту судна.* Суднобудівна компанія може розраховувати на таку допомогу з боку держави або з боку міжнародних, скоординованих сил, як: по-перше, *розміщення військових на борту.* Так, у Нідерландах існує система, за якої будь-яка транспортна або судноплавна компанія, яка потребує військового супроводу на борту, може залишити заявку, яка буде розглянута [14, с. 15–18]. Зазвичай така допомога може бути надана у виняткових випадках: тільки якщо вантаж має

виняткове значення для держави. Крім того, далеко не кожна судноплавна компанія має у своєму розпорядженні достатні кошти для оплати таких послуг. Зокрема, у Нідерландах зазначеними службами державної охорони суден користуються лише 10% судновласників, 65% від загального числа власників навіть не звертаються через крайню вартість послуг [14, с. 19]. Варто врахувати той факт, що розміщення озброєних людей на борту торгового судна міжнародним правом допускається, але не заохочується. Крім того, присутність військових на борту торгового судна має бути погоджена з державою, через територіальні води якої проходить судно. Деякі дослідники вважають, що розміщення збройних сил на борту торгових суден може ускладнити ситуацію [8]. Оскільки напади піратів зазвичай відбуваються з метою викупу, заручників не вбивають, а екіпаж часто начебто добровільно підкоряється. Присутність військових на борту може викликати конфлікт, від якого може постраждати як екіпаж судна, так і вантаж, що перевозиться.

По-друге, *супровід комерційних суден у найбільш небезпечних районах бойових кораблів.* Конвой – це формування групи бойових кораблів, що забезпечують торгові судна. Для виконання завдань конвоювання можуть залучатися військові кораблі однієї держави або об'єднаних військово-морських сил. Наприклад, із грудня 2008 р. в Червоному морі й Аденській затоці проводиться міжнародна операція «Атланта» об'єднаної коаліції під егідою Європейського Союзу. Мандат місії «Атланта» був продовжений до грудня 2018 р. [4]. У рамках операції судновласницька компанія може запросити супровід своїх судів. Також варто відзначити, що підготовка конвою суден – це дуже тривалий процес, за якого торгові судна простоюють, що призводить до значних економічних витрат. Така ж проблема виникає і тоді, коли патрулювання судна зупиняє торгове судно з міркувань безпеки.

По-третє, *патрулювання військовими кораблями особливо небезпечних районів.* Патрулювання, відповідно до Конвенції ООН із морського права, означає маневрування в піратських районах і виявлення підозрілих суден, які за певних обставин можуть бути затримані силами, що здійснювали патрулювання. Такий патруль необхідний, щоб допомогти кораблю, атакованому піратами. Ті, хто патрулюють та конвоюють судна в цілях безпеки, не вибирають найбільш оптимальних погляду доставки маршрутів.

По-четверте, *метод суден-пасток.* Метод суден-пасток передбачає, що військові кораблі маскуються під комерційні і використо-

вуються як приманки для піратів. На борту таких кораблів-пасток розгорнуті сили, які можуть захопити піратів і передати їх відповідним органам, що притягне їх до юридичної відповідальності. Крім того, за деяких умов, визначених морськими законами [1], ці два замасковані військові кораблі могли б атакувати піратів. Цей метод дуже витратний, і держава неохоче погоджується на нього тоді коли інші засоби вичерпані. Оскільки, згідно з міжнародним правом, тільки військові кораблі в мирний час можуть бути оснащені зброєю, військова сила допускається тільки в міжнародних водах [1]. За застосування сили в територіальних водах військових кораблів потрібні спеціальні санкції (як у випадку із Сомалі). Тут військові кораблі не допоможуть. Судноплавні компанії повинні взяти це до уваги.

*Практика залучення сторонніх приватних транспортних компаній*, на які перекладено завдання забезпечення збереження вантажу та залучення приватних військових компаній, які забезпечуватимуть безпосередню охорону корабля і вантажу на ньому. Залучення сторонніх компаній з погляду надійності перевезення небезпечних вантажів має низку переваг. Багато транспортних компаній готові надати свої послуги. Деякі з них заручаються підтримкою страховиків, що також додає їм переваг з погляду безпеки. Однак у разі перевезення особливо небезпечних вантажів довірити їх третім особам клієнти не ризикують. З вищевказаних причин поширеною є практика створення дочірніх компаній, які беруть на себе відповідальність за транспортно-логістичні послуги, юридично незалежні, але контролюються головним замовником. Наприклад, французька компанія "Ogany" (раніше "AREVA") має мережу дочірніх транспортних компаній, які розташовані в кожній країні, де французи реалізують свої ядерні проекти. Ці компанії, що лежать на землі, знають конкретний маршрут і можуть забезпечити більш швидкі поставки.

Приватна військова компанія (далі – ПВК) надає послуги зі збройного супроводу вантажу на борту судна. Ця практика досить добре зарекомендувала себе [13], і послугами ПВК користуються не тільки бізнес, а й держава. ПВК може запропонувати досвідчений персонал і передові технології для ефективного захисту комерційних суден. Ринок приватних військових послуг є висококонкурентним і географічно представлений компаніями з різних регіонів світу, що робить цей інструмент більш вигідним для клієнтів серед судноплавних компаній. Водночас для самих ПВК і їхніх співробітників набагато більш перспективним, високотехнологічним

і прибутковим є сегмент консалтингу, який охоплює, серед іншого, навчання персоналу передових практик боротьби з піратськими атаками. Варто відзначити досвід ізраїльської ПВК, яка оперативно відреагувала на активізацію зусиль із боротьби з піратством створенням центру підготовки фахівців відповідного профілю.

Уважаємо, що в довгостроковій перспективі можливі такі сценарії розвитку вищевказаної практики протидії піратству, які, однак, не є суперечать один одному. *Перший сценарій*: компанія скоротить інвестиції в захист судна самостійно і буде більш охоче звертатися за послугами ПВК. Використання рекомендованих маршрутів та інструкцій з підготовки екіпажу, хоч і гарантує відносну безпеку, але не може цілком вирішити проблему і потребує додаткових заходів. Розширюється коло країн, що легалізують діяльність ПВК. Саме такі країни, як Франція, Німеччина, Нідерланди, мають систему державних послуг із захисту суден від піратів. Серед тих, хто уклали Міжнародний кодекс поведінки приватних охоронних компаній, є також Норвегія, Швеція, Канада й інші країни. У поєднанні з іншими чинниками це робить практику використання ПВК більш привабливою. *Другий сценарій*: вихід на перший план дій уряду з боротьби з піратством. Щоб систематично протистояти піратству, потрібні значні ресурси, якими володіє тільки держава. Держави, у свою чергу, повинні будуть об'єднувати і координувати свої зусилля. Водночас ті країни, де поширена практика найму ПВК для охорони торгових суден, також беруть участь у коаліційних операціях із боротьби з піратством у різних регіонах світу.

### Висновки

Отже, можна констатувати, що зусилля, докладені в останнє десятиліття державними перевізниками, їхніми замовниками, а також міжнародними організаціями, привели до значного зниження ефективності діяльності піратів і загроз від них загалом. Поліпшенню ситуації сприяло вжиття всього комплексу заходів, спрямованих на підвищення безпеки судноплавства, а тому видається доцільним продовжувати комбінувати наявні методи боротьби з піратством, варіювати їх залежно від конкретної ситуації в даний період часу.

З урахуванням позначених аспектів даної проблеми серед найбільш ефективних профілактичних форм боротьби з морським піратством, на нашу думку, виступають: 1) розроблення й ухвалення міжнародної угоди під егідою ООН про створення системи патрулювання, супроводу та реагування з метою безпеки морського судноплавства; 2) на

підставі цієї угоди створення міждержавної системи військового патрулювання акваторії відкритого моря, супроводу морських суден у небезпечних зонах і оперативного реагування на акти піратства.

**Список використаних джерел:**

1. Convention United Nations law of the sea. URL: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf) (дата звернення: 26.10.2020).
2. Dillon D. Maritime Piracy: Defining the Problem. *SAIS Review*. Winter – Spring 2005. Issue 25. № 1. P. 155–156.
3. Freighter attacked in Gulf of Guinea, 9 crew kidnapped, 2.11.2019. URL: <https://www.fleetmon.com/maritime-news/2019/27609/freighter-attacked-gulf-guinea-9-crew-kidnapped/> (дата звернення: 24.10.2020).
4. IMO circular MSC.1, Circ. 1334. URL: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MS.1-Circ.1334.pdf> (дата звернення: 25.10.2020).
5. Johnson D., Pladdet E., Valencia M. Research on Southeast Asian Piracy. *Piracy in Southeast Asia, Singapore*. 2005. P. 11–13.
6. Lunsford V. What Makes Piracy Work? : Article. December, 2008. URL: <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2008/december/what-makes-piracy-work> (дата звернення: 25.10.2020).
7. Maritime Terrorism Research Center. URL: <http://www.maritime-terrorism.com/definitions> (дата звернення: 24.10.2020).
8. Shatakin N., Nekrasov A. Legal problems of combating piracy (Maritime banditry) in modern conditions. *Transport law*. 2013. № 4.
9. Offshore tug attacked, 7 crew kidnapped, Gulf of Guinea. 22.11.2019. URL: <https://www.fleetmon.com/maritime-news/2019/27809/offshore-tug-attacked-7-crew-kidnapped-gulf-guinea/> (дата звернення: 24.10.2020).
10. Piracy and Armed Robbery Against Ships Report. *International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau*. 1 January – 31 March 2019. 2019. № 1. URL: [https://www.icc-ccs.org/reports/2019\\_Annual\\_Piracy\\_Report.pdf](https://www.icc-ccs.org/reports/2019_Annual_Piracy_Report.pdf) (дата звернення: 24.10.2020).
11. Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report. *International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau*. January 1–December 31, 2003. № 3. URL: <https://www.icc-ccs.org/icc/imb> (дата звернення: 24.10.2020).
12. Purse seiner attacked, 6 crew including 5 Koreans, kidnapped, Gulf of Guinea. 24.06.2020. URL: <https://www.fleetmon.com/maritime-news/2020/30035/purse-seiner-attacked-6-crew-including-5-koreans-k/> (дата звернення: 24.10.2020).
13. Utler S. Using Guards to Hunt Pirates: Germany May Loosen Shipping Laws//*Spiegel-Online* : Official page. URL: <http://m.spiegel.de/international/world/a-827379.html#spRedirectedFrom=www&referrer> (дата звернення: 26.10.2020).
14. Van Ginkel B., Van der Putten F. P., W. Molenaar, State or Private Protection against Maritime Piracy? *A Dutch Perspective*. 2013. P. 15–19.
15. Савельев Н. Международное сотрудничество – важнейший элемент морской безопасности государства. *Транспортная безопасность и технологии*. 2008. № 4. URL: <http://www.transafety.ru/issue.php?m=51&art=846> (дата звернення: 25.10.2020).
16. Сидорченко В. Морское пиратство. Санкт-Петербург : изд-во Санкт-Петербургского гос. ун-та, 2004. 398 с.

**Olena Kuzmenko. International legal problems of the fight against piracy (in the light of the aggression of the situation in the Gulf of Guinea)**

*The article reveals the main international legal problems of combating piracy. Attention is drawn to the fact that piracy is a significant threat to the security of both Ukrainian and foreign vessels, their crew members and passengers, and also causes huge damage to international relations. It is noted that the seizure of ships with dangerous goods, such as nuclear materials, chemicals, weapons and Explosives, is particularly dangerous due to the possible transfer of such goods from Pirates to terrorists or rebel groups. Attempts to pirate hijack ships significantly increase the risk of accidents on board vehicles carrying dangerous goods. The acute situation in the Gulf of Guinea is described as follows, according to the International Maritime Bureau – in the first nine months of this year in the Gulf of Guinea, pirates took 80 sailors hostage from ships, or 95% of the total number of people abducted at sea in the world. The author cites current incidents of pirate attacks, for example, on October 17, 2020, pirates attacked the “PTI Nile” tanker registered in Hong Kong in the Gulf of Guinea, and a few hours earlier, pirates attacked the “Methane Princess” tanker for transporting liquefied gas, which was anchored near the capital of Equatorial Guinea, the port city of Malabo, and took a citizen of the Philippines hostage. It is noted that Pirates should be reliably isolated from the global financial system, so that it cannot be used by them for operations with ransom amounts, for this purpose, communication lines and communications of Pirates should be identified and blocked, because technically this is possible. The opinion was expressed according to which it is fundamentally important to destroy the system of bases of naval criminals, especially since they are known, no one makes a secret of this. It is argued that navigation in the Gulf of Guinea requires private armed protection, which will be provided by international security agencies. The author examines the practice of combating piracy, which he divides into groups and makes a detailed analysis of them.*

**Key words:** piracy, maritime piracy, anti-piracy, maritime security, anti-piracy practice, international cooperation in combating piracy, Gulf of Guinea.