

**МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ
У СФЕРІ ПРОТИДІЇ ПРОЯВАМ ПІРАТСТВА
ТА МОРСЬКОГО ТЕРОРИЗМУ**

Досліджено особливості правового регулювання міжнародних відносин у сфері боротьби з піратством та морським тероризмом. Виявлено сучасний стан теоретичних і практичних засад реалізації механізму боротьби з піратством та морським тероризмом.

Ключові слова: піратство, морський тероризм, акт насильства на морі, безпека судноплавства, міжнародна спільнота

In the article the peculiarities of legal regulation of international relations in the fight against piracy and maritime terrorism. Revealed the current state of theoretical and practical foundations of mechanism to combat piracy and maritime terrorism.

Key words: piracy, maritime terrorism, act of violence at sea, safety of navigation, the international community

Постановка проблеми: Відсутність ефективних механізмів боротьби з піратством та морським тероризмом визначається сьогодні як одна із загроз міжнародній спільноті. Зростаюча взаємозалежність держав у боротьбі зі злочинами, вчиненими проти безпеки судноплавства, вимагає відповідного відображення в міжнародному праві. Особливою є потреба активізації міжнародного співробітництва в цій сфері. Чільне місце в такому співробітництві належить, безумовно, міжнародно-правовим чинникам. Але, зважаючи на те, що в сучасних умовах значна частка механізмів боротьби з піратством та морським тероризмом належить до внутрішньої компетенції кожної окремої держави, необхідно паралельно розвивати вплив на національне морське законодавство, узгоджуючи його з міжнародним правом та спираючись на існуючий позитивний досвід різних країн.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Загальні питання, пов'язані з методами боротьби з піратством і морським тероризмом, міжнародну правову базу боротьби з якими вивчали ряд авторів, зокрема Л.Моджорян і С.Якимяк. Проблеми формування міжнародно-правового механізму протидії піратству та морському тероризму висвітлювали в своїх роботах Г.Анцелевич, П. Отфейль, О.Шемякін, В.Прусс, С.Допілка. Базові правові основи боротьби з піратством та морським тероризмом були закладені такими міжнародними нормативними документами, як Женевська конвенція про відкрите море 1958 року, Конвенція ООН з морського права 1982 року, Конвенція ООН про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 року та інші.

Мета статті. Визначити основні шляхи міжнародно-правового регулювання в сфері протидії проявам піратства та морського тероризму; здійснити аналіз правових механізмів та інструментів міжнародних організацій щодо протидії піратству та морському тероризму, а також виявити їх характер і провести оцінку їх ефективності.

Виклад основного матеріалу. В умовах глобалізації, стрімкого розвитку і поширення інформаційних технологій відбувається потужний сплеск міжнародного морського тероризму та піратства. Закордонні та вітчизняні аналітики, прогнозуючи розвиток цього явища, одностайні в тому, що морський тероризм і піратство, як загроза національним та колективним інтересам держав, стають дедалі все більш небезпечними.

Провідне місце у світовій зовнішньоторговельній діяльності належить морським перевезенням. Сьогодні майже 80 відсотків міжнародних комерційних транспортних перевезень здійснюється морем. Для цього задіяно близько 46 тис. суден, 80 тис. портів комплексів світу.

Морський тероризм і піратство щорічно завдають шкоди світовій системі морських перевезень на суму близько 30 млрд. доларів. За останні 10-15 років розбійні сили на морі значно активізувалися. Так, якщо у 1991 р. зафіксовано 107 випадків нападу морських піратів на судна, то у 1999 р. – 300, у 2000 р. – 471, у 2001р. – 261, у 2009 р. – 217, у 2011р. – було здійснено 352 спроби захопити торгові судна, з яких 56% є справою рук сомалійців. За даними міжнародного Центру по боротьбі з піратством, у Куала-Лумпурі (Малайзія) на початок 2012 р. в полоні знаходиться 7 торговельних суден, на борту цих суден 145 моряків, крім цього пірати утримують в полоні 2 яхтсменів ПАР, 7 членів екіпажу танкера «Asphalt Venture», 6 членів екіпажу суховантажу «Leopard», 4 особи екіпажу танкера «Geminin», громадян Південної Кореї. В полоні також знаходяться 6 громадян України (танкер «Enrico Levoli») і 15 громадян Грузії (танкер «Oilb G») [5].

Пік активності піратських нападів спостерігався у 2009 р. в акваторії Індійського океану. В 2009 р. Міжнародним морським бюро було зареєстровано 217 нападів сомалійських піратів в районі Африканського Рогу, що на 95 % більше, ніж у 2008 р. У 2011 р. сомалійські пірати утримували у полоні 33 судна, на борту яких перебували 758 моряків. 2010 рік став рекордним за кількістю заручників – піратами було захоплено 1181 члена екіпажу суден [2]. Сума викупів, які були виплачені за захоплені морськими розбійниками судна, доходять до 150 мільйонів доларів. З урахуванням всіх районів піратських промислів у Світовому океані, в 2011 р. морськими розбійниками було захоплено понад 40 торговельних суден, 889 людей побувало в полоні у піратів в якості заручників. При цьому 32 моряки були поранені, 11 вбиті і ще 20 зникли безвісті. Географія піратських дій стає все більш ширшою [5].

Більше того, поступово розмивається межа між поняттям тероризму і таким живучим явищем, як піратство, що набуло сьогодні загрозливих розмірів.

Від таких проявів, на жаль, не застрахована жодна держава, яка має вихід до моря і здійснює морські перевезення. Певною мірою це стосується й України. Адже морський кордон довжиною понад 1900 кілометрів, важливі морські транспортні коридори Чорного моря, наявність понад 20 потужних портів, морські нафтопромисли та нафтопроводи, чинна система контрабанди наркотиків, незаконної міграції, географічна близькість до районів зосередження терористичних сил – усі ці фактори спонукають до активних дій у боротьбі з насильством на морі [1, с. 125].

Незаперечним є той факт, що морський тероризм – це не тільки економічна загроза, а й серйозна небезпека для життя людей – членів екіпажу, пасажирів, людства в цілому. За даними страхової компанії «Ллойда», лише під час Ірано-Іракської так званої “танкерної війни” (1984–1988 рр.) в Перській затоці воюючими сторонами було атаковано і пошкоджено 564 великих торговельних судна. Втрати серед членів екіпажів склали 420 чоловік. Загальний матеріальний збиток, нанесений економіці обох країн, сягнув 500 млрд. доларів [11].

Тому не випадково, що саме тоді було запропоновано створити військово-морські сили ООН, які б супроводжували торговельні судна в Перській затоці. Стала також очевидною потреба у міжнародній конвенції, яка б регулювала міжнародно-правову відповідальність за державний тероризм. Адже єдиних підходів до визначення цього поняття й досі не існує. Тому збитки несуть іноді й добре розвинуті у військовому відношенні країни.

Так, від актів міжнародного морського тероризму неодноразово страждали російські кораблі, зокрема теплоходи «Уільям Форстер», «Новогрудок», «Коммунарськ», які були закидані вночі пляшками з горючою сумішшю [6, с. 122].

А в порту Сан-Хуан на туристський турбоелектрохід «Максим Горький» з американськими пасажирами на борту, який здійснював круїз до островів Карибського моря, кинули гранату. Теракт був спланований саме в той момент, коли у вестибюлі було багато людей [6, с. 123].

Як не дивно, але інколи об'єктами терористичного нападу стають сили та засоби ВМС. Одним із найрезонантніших актів тероризму на морі є збройний напад у жовтні 2000 р. на есминець ВМС США «Коул» (USS «Cole») поблизу берегів Ємену. В результаті теракту загинули члени екіпажу, а саме судно зазнало значних пошкоджень [1, с. 98].

У міжнародно-правовій літературі поняття морського тероризму визначається як сукупність суспільно-небезпечних діянь, що здійснюються у водах Світового океану, спричиняють тяжкі наслідки та являють собою велику загрозу здійсненню загально визнаного принципу свободи відкритого моря [10, с. 75–80].

Таким чином, морський тероризм за низкою ознак нагадує діяння, що кваліфікуються як піратство. Свого часу, коли необхідність правової боротьби з морським тероризмом стала особливо актуальною, серед вчених юристів-міжнародників нерідко висловлювалась думка про майже ідентичність морського тероризму та піратства. Так, Л. А. Моджорян в роботі «Тероризм на морі» (1991 р.) відмічала, що він, за своєю сутністю, не відрізняється від піратства на морі і є також однією з форм насильства на морі [6, с. 26].

Що стосується «форми насильства на морі» – це, беззаперечно, так і є, що не скажеш про тезу, що тероризм на морі нічим не відрізняється від піратства на морі. З таким поглядом навряд чи можна погодитись, оскільки і за мотивами (цілями), і за юридичною кваліфікацією ці обидва міжнародні злочини суттєво відрізняються. Так, мотив (мета) піратів спрямований на отримання матеріальної вигоди – неправомірним насильним шляхом заволодіти чужим майном. За юридичною кваліфікацією (ступінь небезпеки для суспільства та наслідки) морський тероризм суттєво відрізняється від піратства. Піратство існує тисячі років і ніколи не призводило до війн. Тоді як тероризм, в тому числі і морський, хоча і з'явився порівняно недавно, вже зараз ставить світ на межу війни.

Міжнародне співробітництво в боротьбі з цією категорією злочинів ґрунтується на Конвенції ООН з морського права 1982 р., як на загальному документі, який регулює міжнародне використання морських просторів, а також на спеціальних міжнародних договорах, серед яких найважливішим є Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 р. (набула чинності для України 20 липня 1994 р.) [9]. Саме ця Конвенція визначає загальні риси складів злочинів, які підлягають уніфікації в національному законодавстві.

Об'єктом злочинної діяльності проти безпеки морського судноплавства, як і будь-якого акту тероризму, слід вважати відносини з охорони суспільної безпеки. Конвенція жорстко обмежує сферу свого застосування норм міжнародного права, що має значення для цілей міжнародного співробітництва з її виконання. З об'єктивної сторони злочинними є незаконні дії, визначені в ст. 6 Конвенції. Суб'єктом злочину Конвенція називає будь-яку особу. Із суб'єктивної сторони злочин може бути вчинений лише умисно. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, містить також норми про правову допомогу в боротьбі із зазначеними в ній злочинами.

Міжнародно-правові норми про піратство спочатку виникали та розвивалися як звичаєво-правові. Особлива небезпека піратства в тому, що воно перетворюється на промисел міжнародних злочинних організацій. Пропозиції з кодифікації норм про злочинність піратства та боротьби з ним виникали на початку XIX ст., але реалізовані були значно пізніше – у Конвенції про відкрите море 1958 р. і в Конвенції з морського права 1982 р.

У боротьбі з піратством зростає значення співробітництва держав, яке здійснюється в рамках міжнародних міждержавних організацій, таких як Міжнародна морська організація, яка є спеціалізованою установою ООН. У 2004 р. Організацією був прийнятий міжнародно-правовий акт, який регулює окремі питання попередження актів піратства – Міжнародний кодекс з охорони суден та портових споруд. Кодекс встановлює уніфіковані стандарти безпеки, у тому числі щодо несанкціонованого проникнення сторонніх осіб на судно. Міжнародна морська організація неодноразово приймала циркуляри для держав-членів цієї організації з питань піратства (Циркуляр Комітету по безпеці мореплавства від 22.06.1993 р. № 662 «піратство та розбій щодо суден») [12]. Тією ж організацією були розроблені декілька рекомендацій з метою боротьби з піратством та 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 посилених вахт за надводною обстановкою та маневрування з метою запобігання проникнення піратів на борт судна не є ефективними засобами проти озброєних вогнепальною зброєю піратів, які володіють високошвидкісними катерами. Це змушує моряків застосовувати власні, інколи не зовсім законні заходи попередження піратських атак. Наприклад, використання у небезпечних, з точки зору піратства районах Світового океану, прийомів світломаскування, відомих ще з часів світових воєн, коли в темну частину доби на судні виключались навіть навігаційні вогні з тим, щоб пірати не змогли помітити судно. Морякам відомо, наскільки це небезпечно в районах інтенсивного судноплавства, і такі дії є прямим порушенням Міжнародних правил попередження зіткнень суден в морі 1972 р., однак це те зло, яке є меншим.

Повертаючись до питання про міжнародно-правові заходи боротьби з морським тероризмом, слід відзначити що дотепер арсенал цих заходів дуже незначний. Більш-менш помітні кроки в цьому напрямку були зроблені Генеральною Асамблеєю ООН, коли в грудні 1985 р. вона прийняла Резолюцію, якою рекомендовано Міжнародній морській організації вивчити питання боротьби з проявами морського тероризму, особливо проти морського судноплавства, та вжити відповідні запобіжні заходи [7, с. 286–294].

Насущною є проблема недостатнього ступеня міжнародно-правової кодифікації питань, пов'язаних з питаннями забезпечення міжнародної безпеки в аспекті боротьби з міжнародним морським тероризмом.

До основних міжнародно-правових положень, які стосуються проблем боротьби з видами насильства на морі, можна віднести як і раніше зазначені, так і інші.

Конвенція ООН з морського права (10 грудня 1982 р.) [4] була ратифікована Україною згідно із Законом від 03.06.1999 р. № 728-XIV, в статті 101 дає визначення піратства, яким є:

1) будь-який неправомірний акт насильства, затримання або будь-який грабіж, вчинений з особистими цілями екіпажем або пасажирями будь-якого приватного судна чи приватного літального апарата і спрямований: а) у відкритому морі проти іншого судна чи літального апарата або проти осіб чи майна, що знаходяться на їх борту; б) проти будь-якого судна, чи літального апарата, осіб чи майна у місці поза юрисдикцією будь-якої держави;

2) будь-який акт добровільної участі у використанні якого-небудь судна, чи літального апарата, яке завідомо є піратським;

3) підбурювання або свідоме сприяння зазначеним вище діям. До піратського судна чи літального апарата прирівнюються військовий корабель, державне судно чи державний літальний апарат, екіпаж якого підняв закордон і захопив контроль над цим кораблем, судном чи літальним апаратом.

Конвенцією (ст. 3) визначено, що будь-яка особа вчинює злочин, за який кожна держава-учасниця передбачає відповідні покарання, якщо ця особа незаконно і умисно:

1) захоплює судно або здійснює контроль над ним силою чи загрозою сили, або шляхом будь-якої іншої форми залякування;

2) вчинює акт насильства проти осіб на борту судна, якщо цей акт може загрожувати безпечному плаванню даного судна;

3) руйнує судно або спричиняє судну чи його вантажу пошкодження, яке може загрожувати безпечному плаванню даного судна;

4) розміщує на борту судна яким би то не було чином пристрій чи речовину, яка може зруйнувати це судно, завдати цьому судну, чи його вантажу пошкодження, що загрожує чи може загрозувати безпечному плаванню даного судна;

5) руйнує морське навігаційне обладнання чи завдає йому серйозні пошкодження, чи створює серйозні перешкоди в його експлуатації, якщо будь-який такий акт може загрожувати безпечному плаванню судна;

б) повідомляє завідомо брехливі відомості, створюючи цим загрозу безпечному плаванню судна;

7) наносить рану будь-якій особі чи вбиває її в зв'язку з вчиненням чи спробою вчинення якого-небудь із злочинів, зазначених вище.

Будь-яка особа також вчинює злочин, якщо вона: а) намагається вчинити який-небудь із зазначених злочинів; б) підбурює до їх вчинення або є іншим чином співучасником особи, яка вчинює такий злочин; в) погрожує, з умовою чи без такої, як це передбачено національним законодавством, з метою примусити фізичну чи юридичну особу вчинити яку-небудь дію чи утриматися від неї, вчинити який-небудь із цих злочинів, якщо ця загроза може погрожувати безпечному плаванню судна, про яке йдеться.

З метою відмежування піратства від суміжних злочинів Конвенцією введено до складу піратства таку обов'язкову ознаку, як місце його вчинення: Конвенція застосовується, якщо судно здійснює плавання або його маршрут включає плавання у воді, через води чи з вод, розташованих за зовнішньою межею територіального моря будь-якої однієї держави або за боковими межами її територіального моря з сусідніми державами, а в усіх інших випадках – лише якщо злочинець чи гаданий злочинець перебуває на території держави-учасниці іншої, ніж зазначена вище держава.

Згідно з Протоколом про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, розташованих на континентальному шельфі (10 березня 1988 р.), ратифікованим згідно з Постановою Верховної Ради України від 17.12.1993 р. № 3735-ХІІ, будь-яка особа вчиняє злочин, якщо вона незаконно і умисно:

1) захоплює стаціонарну платформу (термін «стаціонарна платформа» означає штучний острів, установку або споруду, постійно закріплені на морському дні для розвідки або розробки ресурсів чи для інших економічних цілей) або здійснює контроль над нею силою, загрозою сили або шляхом іншої форми залякування;

2) вчинює акт насильства проти особи на стаціонарній платформі, якщо цей акт може загрожувати її безпеці;

3) руйнує стаціонарну платформу або завдає їй пошкодження, яке може загрожувати її безпеці;

4) розміщує (або вчиняє дії для розміщення) на стаціонарній платформі пристрій чи речовину, яка може зруйнувати цю стаціонарну платформу або створити загрозу для її безпеки;

5) наносить рану будь-якій особі чи вбиває її у зв'язку з вчиненням чи спробою вчинення якого-небудь із зазначених вище злочинів, а також якщо вона:

а) намагається вчинити будь-який із зазначених вище злочинів;

б) підбурює до вчинення будь-якого із таких злочинів іншу особу або є іншим чином співучасником особи, яка вчиняє такий злочин;

в) погрожує вчинити акт насильства проти особи на стаціонарній платформі, або зруйнувати стаціонарну платформу чи завдати їй пошкодження, якщо ця погроза стосується безпеки стаціонарної платформи, з метою примусити фізичну чи юридичну особу вчинити яку-небудь дію чи утриматися від неї.

Висновки. Роблячи висновки із вищезазначеного, можна відзначити, що основні ініціативи, які розвиваються в галузі боротьби з піратством, спрямовані на усунення протиріч і невідповідностей національних юридичних актів, що стосуються боротьби з піратством (законодавство окремих країн навіть не кодифікує поняття піратства, а розслідування злочинів ведеться по статтях, пов'язаних із крадіжками і грабежем). Це дозволить додати новий імпульс розвитку міжнародної кооперації в цій сфері і розширити коло країн, які ратифікували Конвенцію 1988 р., присвячену протидії незаконній діяльності на морі; вірогідне та необхідне поглиблення діяльності в рамках більш широкого спектра міжнародних організацій та інститутів, за провідної ролі на світовому рівні Міжнародної морської організації ООН; сприяння і допомогу судновласникам і судноплавним компаніям з опорою на Аналітичний центр з проблем 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 і військово-морських сил, проведення спільних навчань і маневрів, обмін інформацією і технічним співробітництвом.

Що ж стосується витоків співробітництва між державами в боротьбі з морським тероризмом, на думку автора, слід шукати у міжнародних відносинах після закінчення Першої світової війни. Значне зростання терористичної активності в світі в 1960-х роках стало передумовою того, що питання боротьби з тероризмом почали активно обговорювати в ООН.

У 1972 р. резолюцією Генеральної Асамблеї ООН було запроваджено Спеціальний комітет з міжнародного тероризму, який активно працював до 1979 р. Діяльність ООН щодо вирішення проблеми тероризму здійснювалась у двох основних напрямках: 1) розроблення заходів, спрямованих на боротьбу з конкретними видами терористичних акцій; 2) розгляд проблеми міжнародного тероризму в цілому з метою вироблення єдиної уніфікованої системи нормативних положень та конкретних заходів в цій сфері. Через певні труднощі, пов'язані, передусім, з надмірним політичним навантаженням проблеми, міжнародне співробітництво значно більше просунулося у першому із зазначених напрямів.

Таким чином, проблема піратства та морського тероризму сьогодні залишається однією з найактуальніших, що значно впливає на торгове судноплавство в певних районах Світового океану і навіть – на стан регіональної безпеки. Успішна протидія і боротьба з такими актами насильства в сучасних умовах неможлива без координації зусиль міжнародного співтовариства і розвитку регіонального співробітництва. До того ж, великої актуальності набуває протидія піратству завдяки його потенційно можливому взаємозв'язку з міжнародним тероризмом. Найбільш давні проблеми людства нині постають з новими загрозами при всій їх екзотичності та виявляються найбільш живучими. Ця обставина, однак, скоріше свідчить лише про необхідність вжиття кардинальних заходів і виділення великих ресурсів з розробкою довгострокової програми. Тим більше, що спільні зусилля держав, як свідчить практика, здатні вплинути на стан справ у цій сфері.

Література

1. Анцелевич Г. А. Актуальные проблемы современного международного морского права : учеб. пособие / Г. А. Анцелевич. – К. : УАЗТ, 2006. – 351 с.
2. Доклад Генерального секретаря о возможных вариантах содействия достижению цели судебного преследования и заключения в тюрьму лиц, ответственных за акты пиратства и вооруженного разбоя на море у побережья Сомали. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.un.org>.
3. Женевська конвенція про відкрите море 1958 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995180>.
4. Конвенція ООН з морського права 1982 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_057.
5. Міжнародна морська організація (ІМО) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.imo.org>.
6. Моджорян Л. А. Тероризм : правда и вымысел / Л. А. Моджорян. – 2-е изд. – М. : Юрид. лит., 1986. – 244 с.
7. Отфейль. История происхождения, развития и изменения морского международного права / Отфейль ; пер.: А. Долгов, штат. преп. Мор. уч-ща. – 2-е изд. – Репринтная копия. – СПб. : Тип. Мор. м-ва, 1887. – 569 с.
8. Про заходи щодо підвищення безпеки мореплавства : Постанова КМУ від 16.05.1992 р. № 250. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до документа : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=466-2002-%EF>.
9. Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року : Закон України від 3 червня 1999 р. № 728-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 31. – С. 254.
10. Тимошенко В. Взаємодія і механізм зрощування наркобізнесу й тероризму / В. Тимошенко // Право України. – 2006. – № 9. – С. 75–80.
11. Якимяк С. Тероризм не має національності і просторових меж. Захоплення літаків, знищення важливих об'єктів, напади на військові кораблі та цивільні судна в портах і на морі – сьогодні людство ніде не почуваеться захищеним від терору : журнал «Військо України», № 07'2006. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.vu.mil.gov.ua/?part=article&id=444>.
12. Piracy off Somalia high on the agenda as IMO Maritime Safety Committee meets. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=1773&doc_id=11428/.
13. Антипенко В. Ф. Механізм міжнародно-правового регулювання боротьби с тероризмом : дис... доктора юрид. наук: 12.00.10 / Антипенко Владимир Федорович. – М., 2004. – 476 с.
14. Балобанов О. О. Організаційно-правове регулювання безпеки мореплавства та проблеми Українського морського законодавства. Міжнародний та європейський досвід / О. О. Балобанов. – О. : ОНМУ, 2002. – 182 с.
15. Бантишев О. Ф. Актуальні проблеми протидії піратству на сучасному етапі / О. Ф. Бантишев, М. М. Гуменюк // Вісник Харківського національного університету. – Серія: Право. – 2008. – №819. – С. 66–71.
16. Виноградова О. Захват пиратами українських моряків / О. Виноградова // Нафтогазова вертикаль. – 2005. – № 9. – С. 5.
17. Давиденко Л. М. Міжнародно-правові проблеми боротьби з морським піратством / Л. М. Давиденко // Митна справа. – 2009. – №4(64). – С.19–24.
18. Галушко С. О. Центр воєнної безпеки та політики безпеки. Пірати як чинник національної безпеки України [Електронний ресурс] / С. О. Галушко // Центр воєнної політики та політики безпеки. – 2011. – Режим доступу: <http://defpol.org.ua/site/index.php/en/arhiv/kolonkaav/tora/5234-2011-04-18-06-30>.
19. Будаков М.О. Міжнародно-правові проблеми боротьби з морським піратством: аспекти кримінального переслідування / М. О. Будаков // Часопис академії адвокатури України. – 2010. – № 9. – С. 1–6.
20. Антипенко В. Ф. Международная криминология: опыт исследования терроризма : учебник / В. Ф. Антипенко. – О. : Феникс, 2011. – 356 с.