

2. Vindimian M. Evolution of Turkish Foreign Policy towards Georgia. Universitäts-und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt. 2010;
3. Topuridze N. The role of Turkey in the Georgian-Abkhazian conflict". Georgian-Russian relations. "Caucasian House" analytical portal. February 19, 2015. See <http://regional-dialogue.com>, last checked — 20.05.2021.
4. Vindimian M. "Evolution of Turkish Foreign Policy towards Georgia". Universitäts-und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt. 2010, p.8.
5. Manchkashvili m. Turkey at the end of the 20th century and the end of the 20th century. ed."Universal", volume, 2014, p. 110-111.
6. Black Sea Economic Cooperation (BSEC). Our mission. 2018. See <http://www.bsec-organization.org>, last checked — 20.05.2021;
7. Beridze J. Georgia-Turkey socio-political and cultural-economic relations at the modern stage (1992-2012). 2019, p. 78.
8. Jandieri G. Turkish-Georgian economic relations. 2016, p. 5.
9. Manchkashvili m. Foreign policy of Turkey - 1990-2008. Tbilisi University Publishing House'
10. Gadzhiev K. Geopolitics of the Caucasus. Moscow: International Relations. 2001;
11. Ministry of Defense of Georgia. International missions. 2018. See <https://mod.gov.ge>, last checked — 20.05.2021;
12. Ministry of Defense of Georgia. International missions. 2018. See <https://mod.gov.ge>, last checked — 20.05.2021;
13. Areshidze m. Political interests of "major players" in the South Caucasus. Historical verticals. Technical University of Georgia. Tb., 2014, p. 145-146.

УДК 339.9

*Добровольська Вікторія Анатоліївна,
к. іст. н., доцент, завідувач кафедри
соціально-гуманітарних дисциплін та інноваційної педагогіки,
Кісельгоф Михайло Олександрович,
здобувач вищої освіти факультету судноводіння,
Херсонська державна морська академія, м. Херсон*

СУЧАСНЕ ПІРАТСТВО НА МОРСЬКИХ ШЛЯХАХ СВІТУ

Тема піратства на морських шляхах світу є надзвичайно актуальною і вимагає аналізу з багатьох причин. Інтенсивність міжнародної торгівлі та збільшення обсягів морських вантажоперевезень створює необхідність вивчення загроз та ризиків, пов'язаних із забезпеченням безпеки судноплавства.

За останні роки спостерігаються нові стратегії та дії піратів, що вимагає вдосконалення заходів боротьби з цим явищем.

Враховуючи глобальний характер проблеми морського піратства, дослідження в цій області виступають ключовим інструментом для розроблення стратегій безпеки та забезпечення стабільності світового морського транспорту.

Є низка науковців, які фокусуються на темі сучасного піратства і морської безпеки взагалі [4; 6]. Але сучасне піратство – це динамічне явище, тому потребує постійної уваги та аналізу. Метою даної роботи є висвітлення сучасного стану піратства, географічних районів чисельних озброєних нападів на морські судна, аналіз факторів, що визначають це явище та рекомендації щодо протидії йому.

Піратство завжди було пов'язано з насиллям і військовими діями, але протягом історії його моральна-правова оцінка постійно змінювалася, і цей феномен переживав періоди активізації та спаду. Почавшись як навала «народів моря» у добу пізньої бронзи, надалі перетворившись на спосіб життя і заробітку у ранньоантичний час, піратство вперше стало сприйматись як ганебна діяльність у класичний античний період, а вже у ранньому середньовіччі пережило значне поживлення, а потім розквітло за доби великих географічних відкриттів, коли було легітимізоване у європейських країнах, і, зрештою, нині відродилося [4, с.181-182].

Термін «піратство» вперше з'являється в період античності: грецьке «*pirato*» зафіксовано в літературі приблизно зі 130 р. до н.е. Але міжнародне обґрунтування цей термін знаходить лише у другій половині ХХ ст., що виявляється в його формулюванні в Конвенції ООН з морського права 1982 р. Згідно зі статтею 101 піратством вважається а) будь-який неправомірний акт насилля, затримання або пограбування, скоєний з особистою метою командою або пасажирями приватного морського або повітряного судна, і проведений: 1) у відкритому морі проти іншого морського або повітряного судна, або проти

осіб чи власності на борту такого морського або повітряного судна; 2) проти морського або повітряного судна, осіб або власності в місцях поза юрисдикцією будь-якої держави; б) будь-який акт добровільної участі в управлінні морським або повітряним судном, будучи обізнаним, що воно є піратським; в) будь-який акт підбурювання або умисного сприяння діям, вказаним у пунктах (а), (б)» [4, с.182].

Розглянемо діяльність піратів на морських шляхах світу протягом останніх років, починаючи з 2021 р.

Неправомірні акти насилля, затримання або пограбування, проведені у відкритому морі, не припиняються. Зафіксовані стабільні випадки збройного розбою проти суден у 2021-2023 рр. Так, у 2021 р. 132 судна зазнали нападів піратів, а у 2022 р. спостерігалось 115 зареєстрованих нападів. Кількість зафіксованих піратських нападів на морські екіпажі у першому півріччі 2023 року порівняно з аналогічним періодом минулого року збільшилася на 12%, тобто до 65 випадків. Про це свідчать дані International Maritime Bureau (IMB) [3]. На жаль, 90% нападів були успішними для піратів.

Початок нового 2024 року не став винятком. Вже 1 січня 2024 року було зафіксовано напад піратів у Гвінейській затоці. Інцидент стався за 45 морських миль на південь від острова Біоко, Екваторіальна Гвінея. Пірати викрали капітана й інженера танкера [5].

Дані про піратські напади неможливо вважати повними, оскільки вони сформовані на підставі інформації, офіційно отриманої від судновласників. Вони зазвичай намагаються вирішити проблему самостійно — сплатити піратам викуп, щоб тільки не розголошувати випадок, що стався, та не втратити грошові кошти, які можливо отримати за перевезення вантажу. Як свідчить статистика, напади піратів можуть бути спрямовані проти будь-якого судна, незважаючи на прапор, під яким воно плаває [6, с.129].

Розповсюдження зон піратства може змінюватися через різні геополітичні, економічні та безпекові чинники. Зокрема, піратство може

виникати у водах певних регіонів через конфлікти, незахищені кордони, економічні труднощі та інші чинники. Нижче подано огляд деяких зон піратства, які відомі своєю активністю.

Ми проаналізували інформацію про країни і географічні об'єкти, які є небезпечними для проходження суден. Так, 64% усіх зареєстрованих у 2022 році інцидентів сталися в наступних п'яти районах [2]:

- Сінгапурська протока – 38
- Бангладеш – 7
- Гана – 7
- Індонезія – 10
- Перу – 12 [1].

Так, практично 50% усіх інцидентів мали місце у водах Південно-Східної Азії, зокрема, в Сінгапурській протоці. У 95% випадків злочинцям вдалося отримати доступ на судно: на 107 морських суден вони змогли піднятися, а два судна - викрасти. Також було зроблено п'ять спроб нападу, і одне судно було обстріляне.

На нашу думку, значна активність піратства у Сінгапурській протоці відбувається з кількох причин:

- стратегічне географічне розташування протоки, бо вона є одним з ключових вузлів світового морського транспорту, з'єднуючи Південне Китайське море з Малаккською протокою;
- значний обсяг перевезення вантажів морським транспортом Сінгапурською протокою. Збільшення одиниць морського транспорту також може призводити до низької ефективності забезпечення безпеки в цьому регіоні;
- густонаселена агломерація. Сінгапур – місце з великою концентрацією населення і економічних ресурсів, що може викликати злочинні дії для забезпечення прибутку;

- економічна важливість Сінгапуру та Сінгапурської протоки робить цей регіон привабливим для злочинних груп.

Зазначені фактори призводять до складної ситуації, яка потребує комплексного підходу до забезпечення безпеки в цьому регіоні.

Але найбільш небезпечний та насичений піратами район світу – це Гвінейська затока. Пірати в Гвінейській затоці зазвичай являють собою добре озброєні злочинні структури, які використовують насильницькі методи для викрадення вантажів і членів екіпажу.

Гвінейська затока відома як територія з високим рівнем піратства через кілька взаємопов'язаних факторів:

- стратегічне морське розташування, бо Гвінейська затока є основним транзитним шляхом для суден, що транспортують нафту, газ та інші цінні вантажі;
- багаті природні ресурси регіону. Видобуток і транспортування нафти в Гвінейській затоці привертає значну увагу піратів, які прагнуть використовувати ці ресурси або отримати викуп із суден, задіяних у нафтовій промисловості;
- обмежені заходи безпеки на морі. Відсутність відповідних можливостей правоохоронних органів, спостереження та реагування в прибережних штатах регіону сприяє вразливості суден до нападів піратів;
- політична нестабільність і слабе управління у деяких країнах Гвінейської затоки, що створює середовище, сприятливе для злочинної діяльності, включно з піратством;
- удосконалення піратської тактики. Пірати в Гвінейській затоці часто використовують швидкі та спритні катери, добре озброєні автоматичною зброєю, а іноді навіть реактивними гранатами, що дозволяє їм з більшою легкістю наблизитися до великих суден і висаджуватися на них;

- прибуткова тактика викрадення членів екіпажу з метою отримання викупу.

Боротьба з піратством у Гвінейській затоці вимагає скоординованих зусиль із залученням регіональної та міжнародної співпраці, покращення заходів безпеки на морі та зусиль для усунення основних причин нестабільності та злочинної діяльності в прибережних державах регіону.

Основними способами боротьби із сучасним піратством є озброєна приватна охорона морських перевезень і протидія з боку військово-морських сил. Новітніми підходами виступають нарощування потенціалів морської безпеки та створення неофіційних і експериментальних управлінських структур [4, с.185].

Піратство – це загроза судноплавства не в окремих географічних регіонах, а загроза усьому світові. На нашу думку, для боротьби з піратством потрібно використовувати більш радикальні методи, тобто нейтралізувати загрозу заздалегідь, а саме: залучати військово-морський флот до цієї справи, активізувати міжнародне співробітництво, обмін інформацією, об'єднувати зусилля та здійснювати їх координацію для запобігання і ліквідації нападів. Важливо приділяти увагу заходам підвищення безпеки на небезпечних морських шляхах.

Таким чином, проблема піратства на морських шляхах світу - це актуальний виклик для сфери морського транспорту, обумовлений інтенсифікацією міжнародної торгівлі та обсягів морських вантажоперевезень. Протягом 2021 – початку 2024 р. зафіксовані стабільні випадки піратських нападів, переважно в Сінгапурській протоці, поблизу Бангладеш, Гани, Індонезії та Перу. Непоборність цього явища призводить до необхідності використання радикальних методів у боротьбі з піратством, таких як залучення військово-морських сил для ліквідації злочинців, створення механізму дієвої активізації міжнародного співробітництва з метою підвищення безпеки на ризикованих морських шляхах.

Література

1. ICC Commercial Crime Services. Live Piracy Map 2022. URL: <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2022>
2. Звіт про морське піратство у 2022 році. URL: <https://qfcd.org/4DJZ>
3. Кількість піратських нападів знову почала збільшуватися у першому півріччі 2023 року. URL: <https://www.blackseanews.net/read/206445>
4. Панченко І.М. Сучасне морське піратство: поняття і методи боротьби. *Європейські перспективи*. 2023. №1. С.181-186. URL: https://ep.unesco-socio.in.ua/wp-content/uploads/archive/EP-2023-1/EP_2023_1_181.pdf
5. Пірати викрали капітана й інженера судна у Гвінейській затоці. URL: <https://usm.media/piraty-vykraly-kapitana-j-inrzsenera-sudna-w-gwinejskij-zatoci/>
6. Пурінова К.В. Морське піратство: до визначення поняття. *Вісник ОНУ ім. І. І. Мечникова. Правознавство*. 2015. Т. 20. Вип. 2 (27). С.129-133. URL: <https://journals.visnyk-onu.od.ua/index.php/law/article/download/153/150>

UDC 327

*Eka Kobiashvili, Doctor of History,
Director and Mentor Teacher of History and Civic
Education at LEPL Telavi N:6 Public School,
Telavi, Georgia*

THE ATTEMPTS TO RESTORE STATEHOOD AT THE END OF THE FIRST HALF OF THE 19TH CENTURE

Abstract. At the beginning of the 19th century and later, the Russian policy in the Caucasus caused indignation of all strata of the Georgian society, which became an excuse for the liberation struggle. The national liberation movement of the Georgian people in Georgia in the first half of the 19th century was the subject of research by many scientists. The article describes the features of Guria rebellion seen on the basis of various studies and evaluates its role in the process of statehood restoration based on the results.

Key words: Guria Rebellion, Russian politics, National liberation movement, Compulsory military service, bills.

At the beginning of the 19th century and later, the Russian policy in the Caucasus caused indignation of all strata of the Georgian society, which became an excuse for the liberation struggle. The national liberation movement of the Georgian people in Georgia in the first half of the 19th century was the subject of research by many scientists.