

Інформація, що обробляється в криміналістичному обліку Єдиної інформаційної системи Міністерства внутрішніх справ України, повинна відповідати єдиним вимогам, визначеним для інформаційних ресурсів, та узгодженим показникам для їх автоматизованого оброблення, використання і надання користувачам в уніфікованому вигляді, а також єдиним правилами її класифікації та кодифікації шляхом використання відповідних загальнодержавних, міжнародних класифікаторів, кодифікаторів та уніфікованих відомчих словників (п. 12 Інструкції).

Таким чином, нині, з врахуванням сучасного стану законодавства та практичної діяльності, розроблено проект нової Інструкції з організації функціонування криміналістичного обліку Експертної служби Міністерства внутрішніх справ України. Інструкція визначає структуру, порядок формування та використання криміналістичного обліку Експертної служби Міністерства внутрішніх справ України, який належить до пріоритетних інформаційних ресурсів Єдиної інформаційної системи Міністерства внутрішніх справ і регламентує засади функціонування балістичного обліку.

Список використаних джерел:

1. Пашко В. І. Наукові та методичні основи організації і використання експертно-криміналістичних обліків органів внутрішніх справ України. автореф. дис. ... канд. юрид. наук. 12.00.09. Київ. 1995.

2. Новак Я. В. Сучасний стан та перспективи розвитку криміналістичного дослідження вогнепальної зброї : дис... канд. юрид. наук: 12.00.09. Київ, 2007. 201 с.

3. Мельник Р.В. Криміналістичне дослідження об'єктів, перероблених у вогнепальну зброю : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09; Нац. акад. внутр. справ. Київ, 2014. 18 с.

4. Пілюков Ю.О., Бевх В.Б. Використання інформаційних систем при проведенні судово-балістичних досліджень *Криміналістичний вісник* : наук.-практ. зб. 2006. № 2 (6). С. 88-96.

5. Інструкція з організації функціонування криміналістичних обліків експертної служби МВС України, затверджена Наказом МВС України від 10 вересня 2009 року № 390. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0963-09#Text>.

6. Арешонков В. В. Сучасний стан, можливості та тенденції вдосконалення ідентифікаційної судово-балістичної експертизи. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики : збірник наукових праць*. Вип. 9 / ред. кол. : М. Л. Цимбал, В. Ю. Шепітько, Л. М. Головченко та ін. Харків : Право, 2009. С. 296-302.

7. Голубенко В.П., Абраком М.В. Использование баллистической системы «Рикошет» при расследовании преступлений, связанных с применением огнестрельного оружия. *Криміналістичний вісник* : наук.-практ. зб. 2002. Вип. 4. С. 75-79.

УДК 343

DOI <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2020.3-2.36>

СТЕФАНЧИШЕН Р.В.

ТЕРОРИЗМ НА МОРІ (КОНЦЕПТУАЛЬНО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ)

TERRORISM AT SEA (CONCEPTUAL-LEGAL ANALYSIS)

Актуальність теми полягає в тому, що перша хвиля міжнародного тероризму, початком якої західні аналітики вважають 1968 рік, прокотилася численними терактами в країнах світу, переважно на авіалініях і повітряних лайнерах. Після того як урядові й комерційні авіакомпанії вжили відповідних заходів безпеки щодо захисту літаків цивільної авіації від атак терористів, останні почали атакувати наземні цілі: аеропорти, дипломатичні місії, окремих представників великого бізнесу й політичного істеблішменту, що також не залишилося без уваги служб безпеки

більшості країн. Терористи змушені підшукувати нові, менш захищені об'єкти для нападу. На думку багатьох зарубіжних аналітиків, цілком імовірно, що на цей момент і в найближчому майбутньому міжнародний тероризм зосередить свою диверсійну діяльність на більш доступних морських ланках – комерційних водних комунікаціях, океанських транспортних і пасажирських суднах. Наголошено, що з ростом технічного прогресу й розвитком засобів комунікації тероризм набуває міжнародного характеру. Міжнародний тероризм на морі, як і міжнародний тероризм на суші й у повітрі, спрямований проти іноземних об'єктів, фізичних осіб, які є громадянами іноземних держав, і їхньої власності. Його головна небезпека полягає в тому, що він загрожує безпеці мореплавання, ігнорує загальновизнаний принцип свободи морів і досить часто становить загрозу миру, будучи через це одним із найтяжчих злочинів міжнародного характеру. Визначено, що тероризм є злочином міжнародного характеру, боротьбою з цим явищем зацікавлені всі держави, але кримінальна відповідальність за тероризм на морі настає за внутрішньодержавним кримінальним законодавством. Терористичний прояв на військовому кораблі (морському, повітряному) тягне відповідальність винних за законами його прапора. Акт тероризму на торговельному судні (пасажирському, суховантажному, контейнерному й іншого призначення), якщо воно знаходиться у відкритому морі або у власних територіальних водах, обумовлює відповідальність щодо законів країни прапора судна. Таким чином, поняття «судно» і «прапор судна» є основними для визначення відповідальності за морський тероризм.

Ключові слова: *море, пірати, каперство, військова операція, реформування законодавства.*

The relevance of the topic is that the first wave of international terrorism, the beginning of which Western analysts believe 1968, swept through numerous terrorist attacks in countries around the world, mainly on airlines and airliners. After government and commercial airlines took appropriate security measures to protect civil aircraft from terrorist attacks, the latter began to attack ground targets: airports, diplomatic missions, individual big business and the political establishment, which also went unnoticed by most security services. Terrorists are forced to look for new, less protected sites to attack. According to many foreign analysts, it is likely that at this time and in the near future, international terrorism will focus its subversive activities on more accessible maritime links – commercial water communications, ocean transport and passenger ships. It is emphasized that with the growth of technical progress and the development of means of communication, terrorism acquires an international character. International terrorism at sea, as well as international terrorism on land and in the air, is directed against foreign objects, individuals who are citizens of foreign states, and their property. Its main danger is that it threatens the safety of navigation, ignores the universally recognized principle of freedom of the seas and often poses a threat to peace, making it one of the most serious crimes of an international nature. It is determined that terrorism is a crime of an international nature, all states are interested in combating this phenomenon, but criminal liability for terrorism at sea comes under domestic criminal law. A terrorist act on a warship (sea, air) entails the responsibility of the perpetrators under the laws of its flag. An act of terrorism on a merchant ship (passenger, dry cargo, container and other purposes), if it is on the high seas or in its own territorial waters, determines the responsibility for the laws of the flag country of the ship. Thus, the concepts of "ship" and "ship's flag" are central to the definition of responsibility for maritime terrorism.

Key words: *sea, pirates, private sector, military operation, law reform.*

Вступ. Тероризм, у тому числі його прояв на морі, – одна з найнебезпечніших форм злочинності. На сучасному етапі це явище перетворилося на фактор, який суттєво дестабілізує нормальний розвиток міжнародних відносин [3].

Перша хвиля міжнародного тероризму, початком якої західні аналітики вважають 1968 рік, прокотилася численними терактами в країнах світу, переважно на авіалініях і повітряних лайнерах. Після того як урядові й комерційні авіакомпанії вжили відповідних заходів безпеки щодо

захисту літаків цивільної авіації від атак терористів, останні почали атакувати наземні цілі: аеропорти, дипломатичні місії, окремих представників великого бізнесу й політичного істеблішменту, що також не залишилося без уваги служб безпеки більшості країн. Терористи змушені підшукувати нові, менш захищені об'єкти для нападу. На думку багатьох зарубіжних аналітиків, цілком імовірно, що на цей момент і в найближчому майбутньому міжнародний тероризм зосередить свою диверсійну діяльність на більш доступних морських ланках – комерційних водних комунікаціях, океанських транспортних і пасажирських суднах.

Стан дослідження. Процес формування визначення «міжнародний тероризм» (від лат. *terror* – страх, жах [12]) як одного із виду злочинів міжнародного характеру пройшов певні історичні етапи.

Поняття «міжнародний тероризм» було предметом дослідження багатьох авторів-фахівців у сфері юриспруденції. Серед зарубіжних юристів над цією проблематикою працювали: П. Уїлкінсон (виділяв тероризм революційний, субреволюційний, репресивний); Л. Діспо (пропонував чотири види тероризму: тероризм держави лівих, тероризм держави правих, тероризм правої опозиції, тероризм лівої опозиції); Г. Денікер (виділяв три типи тероризму: внутрішній, транснаціональний, міжнародний); російські юристи С. В. Бородін, Л. А. Моджорян, В. М. Савицький (виділяли тероризм міжнародний і національний). Цю проблему вивчали й історики, політологи, однак багато в чому поняття, вироблені ними, носили скоріше не правовий, а політичний характер. Отже, найбільшого значення в дослідженні цього питання набуває аналіз тлумачення й розуміння поняття «міжнародний тероризм» суб'єктами міжнародного права – державами [7].

Виклад основного матеріалу. Реальні можливості морських терористів як на тактичному, так і стратегічному рівні створюють багатобічну, комплексну загрозу безпеці в міжнародному масштабі й безпеці морського судноплавства зокрема.

На нашу думку, доцільно зупинитися на етимології поняття «морський тероризм». Історично піратство й тероризм виникли як паралельні явища, пов'язані з безпекою мореплавства. Морський тероризм з'являється як особливий різновид піратства, іменованого каперством. Каперство (від голланд. *kaper* – морський розбійник) означало «протиправні насильницькі дії збройних приватновласницьких суден (корсарів, каперів) воюючих держав у відкритому морі» [5]. У Середньовіччі каперство набуло форми легалізованого піратства – пограбування суден учинялося за санкцією уряду, тобто воно набуло ясно вираженої політичної спрямованості й нерідко розглядалося як дозволений спосіб збройної боротьби на морі. І лише 1856 року на Паризькому конгресі було ухвалено Декларацію про морську війну, в якій каперство оголошується злочином [14]. Однак і в сучасних умовах морський тероризм дедалі більше розширює географію злочинної діяльності, а вчинені злочини супроводжуються найтяжчими наслідками – загибеллю людей, пограбуванням матеріальних цінностей, забрудненням навколишнього середовища.

Водночас з ростом технічного прогресу й розвитком засобів комунікації тероризм набуває міжнародного характеру. Міжнародний тероризм на морі, як і міжнародний тероризм на суші й у повітрі, спрямований проти іноземних об'єктів, фізичних осіб, які є громадянами іноземних держав, і їхньої власності. Його головна небезпека полягає в тому, що він загрожує безпеці мореплавства, ігнорує загально визнаний принцип свободи морів і досить часто становить загрозу миру, будучи через це одним із найтяжчих злочинів міжнародного характеру.

Необхідно відзначити, що механізм злочинних посягань при тероризмі пов'язаний із вчиненням або можливістю вчинення шкоди безпеці морського судноплавства, включаючи шкоду безпеці людини, майна (судно, вантаж) і навколишнього середовища (забруднення від пошкоджених суден). Технічні й правові норми визначають порядок поведінки з джерелами підвищеної небезпеки, якими є транспортні засоби. Правомірне використання морських транспортних засобів – це діяльність, пов'язана з їх належною експлуатацією і спрямована на досягнення позитивного результату – перевезення або інший вид мореплавства. «Така діяльність, – як справедливо відзначає В. П. Тихий, – і забезпечує загальну безпеку» [15].

Невиконання або неналежне виконання спеціальних правил при використанні засобів водного транспорту створює небезпеку для життя й здоров'я людей.

Відповідальність осіб, яким не дозволено (через відсутність прав власності, оперування) поведінки з цими морськими транспортними засобами, полягає у відповідальності за здійснення неконтрольованих (зазначених у законі або інших нормативах) дій щодо поведінки з ними. На думку О. О. Балобанова, у разі якщо при морському тероризмі відбуваються дії, пов'язані з пошкодженням або знищенням судна, має місце неконтрольоване поведінки з джерелом підвищеної небезпеки [2].

Безпека мореплавання визначається як сукупність технічних, експлуатаційних і правових засобів та методів охорони людського життя на морі й безаварійної роботи суден. При морському тероризмі створюється стан неконтрольованого використання транспортних засобів, порушуються охоронювані правовими нормами відносини у сфері безпеки функціонування транспорту.

Разом з тим Л. А. Моджорян вважає, що головна небезпека тероризму на морі полягає не лише в тому, що він загрожує безпеці морського судноплавства, але й в тому, що він зневажає загальноновизнаний принцип свободи морів [11].

Дії, що характеризують морський тероризм, можуть безпосередньо обумовлювати заподіяння збитку суспільним відносинам у сфері безпеки судноплавства. До таких дій слід уважати належними пошкодження навігаційного або метеорологічного обладнання, засобів зв'язку, знищення або пошкодження судна, вантажу.

Низка наведених дій створює загрозу безпеці судноплавства опосередковано, шляхом впливу на інші додаткові об'єкти. Отже, впливаючи на суспільні відносини у сфері свободи людини (при захопленні заручників на судні), морський тероризм створює загрозу безпеці експлуатації судна шляхом створення перешкод (або взагалі позбавлення можливості) контролюваному використанню джерела підвищеної суспільної небезпеки, яким є транспортний засіб.

На думку М. Куршева, сценаріїв, за якими терористи можуть використовувати море у власних інтересах як інфраструктуру або засіб нападу, небагато. Їх можна поділити на такі основні групи:

- 1) використання моря для пересування;
- 2) терористичні напади на судна або інші цілі на морі;
- 3) терористичні атаки за допомогою суден на наземні цілі;
- 4) посилення жорсткості обох наступальних сценаріїв застосуванням зброї масового ураження (ЗМУ) [10].

Найгіршим з вищенаведених сценаріїв було б застосування повністю завантаженого газом танкера проти будь-якого порту або захоплення рейсового судна з екіпажем з метою знищення. Якщо великий танкер (найбільші судна цього типу вміщують до 125 000 кубометрів газу) вибухне, то вогненна куля в радіусі декількох кілометрів матиме руйнівну силу, порівняну із силою вибуху атомної бомби. Газосховища в портах – небезпечні цілі. Найбільше у світі газосховище розташовано в Чарльз Рівер біля Бостона (США) і містить 360 млн. кубометрів газу. Сила вибуху такої кількості газу може досягти 2000 Мт, що буде подібно до вибуху 200 атомних бомб, еквівалентних бомбі, скинутої на Хіросіму.

Доцільно відзначити, що судна як об'єкти нападу стають дедалі більш цікавими й для «Аль-Каїди»:

- 1) у жовтні 2000 року терористи, використовуючи навантажений вибуховою речовиною катер, напали в Аденському порту (Ємен) на американський есминець «USS Cole», через що загинули 14 моряків;
- 2) у Сінгапурі були арештовані члени близької до «Аль-Каїди» групи «Jem'ah Islamyah», які планували напад на американські військові кораблі в порту Сінгапура;
- 3) у травні 2002 року стали відомі плани послання з вантажного судна в Гібралтарській протоці швидкохідних катерів з метою затоплення суден;
- 4) у жовтні 2002 року «Аль-Каїда» напала на французький танкер «VLCC Limburg» в Аденській протоці.

Після арешту відповідального за операції «Аль-Каїда» на морі *Abd al-rahim* марокканськими службами в листопаді 2002 року розслідування показали, що «Аль-Каїда» має приблизно 15 суден для транспортування людей і матеріалів по всьому світу. Існують також відомості, що якась румунська фірма час від часу використовує судна, найчастіше під прапором держави Тонга. «Аль-Каїда» час від часу міняє власників, назви й реєстраційні документи суден. Одним із таких суден було «Karine A», викрадене в січні 2002 року у ВМС Ізраїлю, коли воно перевозило 50 т зброї і боєприпасів у палестинські землі.

Теракти на морі останнім часом дозволяють констатувати їх серйозний вплив на економіку. Напад «Аль-Каїди» на танкер «VLCC Limburg» (жовтень 2002 р.) змусив страхові компанії втричі підвищити страхові виплати за судна, що перебувають у портах Ємену. Деякі лінійні служби припинили безпосередній зв'язок з єменськими портами й перейшли частково до портів сусідніх країн. Це завдало істотного удару експорту й імпорту Ємену. Уряд спробував стабілізувати обстановку, прийнявши «Програму щодо гарантування від втрат» для компенсації збитку від терактів, але безрезультатно. За місяць до вищезазначеного нападу в портах Ємену переван-

тажувалося до 43 тисяч контейнерів на місяць, після нього – лише три тисячі контейнерів. Втрати для економіки країни оцінюються в 2% від внутрішнього валового продукту.

Нерідкі випадки прямого розстрілу морських суден з автоматичної зброї й гранатометів, вони справляють сильний психологічний вплив на осіб, що беруть участь у міжнародному судноплаванні. Як результат перериваються морські перевезення або ускладнюються їх здійснення, а деякі перевезення стають нерентабельними, що заподіює державам значний збиток [1].

В індустріально розвинених країнах вивчаються наслідки терактів, учинених останнім часом. США має розрахунки, зроблені на підставі одинадцятиденного страйку портових службовців західного узбережжя країни. Товарообіг протягом цих одинадцяти днів був повністю припинений. Затримки з поставками, підвищення вартості зберігання й невиконання строків контрактів коштували американським підприємцям і споживачам близько 470 млн. доларів. Втрати іноземних підприємців при цьому не враховувалися. Імпортерам удалося втримати в припустимих межах наслідки страйку завдяки своєчасному збільшенню запасів. Однак зовсім по-іншому відбувається при раптових терактах, коли швидка й цілеспрямована підготовка неможлива. Але американські підприємці заздалегідь готуються до подібної ситуації, збільшуючи свої запаси [4].

Особливе значення в контексті морського тероризму має поняття «судно». У разі, якщо злочин полягає в пошкодженні судна або захопленні його, воно стає тим предметом, із приводу якого відбувається морський тероризм. Якщо ж злочин виявляється в інших діях, наприклад, у позбавленні життя капітана, то судно стає місцем учинення суспільно небезпечного діяння. Але в будь-якому разі, приводячи судно в неконтрольований стан винний щодо цього впливає на суспільні відносини у сфері суспільної безпеки.

Виникає запитання: чи завжди предметом злочину, суб'єктом суспільних відносин у сфері безпеки судноплавання є судно? Очевидно, що тероризм можливий на будь-якому засобі, що плаває або перебуває в повітрі. Однак аналізована Конвенція 1988 року стосовно морського тероризму називає тільки судно, оскільки з його експлуатацією пов'язана безпека морського судноплавання. Стосовно цього виникає необхідність уточнення визначення поняття «судно». Найбільш докладно Конвенція про міжнародні правила запобігання зіткненню суден у морі 1972/74 років уважає належними до поняття «судно» всі види плаваючих засобів, використовуваних або здатних бути використаними як засоби пересування водою. При цьому Конвенція визначає види суден: «судно з механічним двигуном, вітрильне судно, судно, зайняте ловом риби, гідролітак, судно, позбавлене можливості управлятися, судно, обмежене можливістю маневрувати» [8]. Стаття 1 Конвенції «Про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавання» 1988 року уточнює, що «судно» означає морський транспортний засіб будь-якого типу, незакріплений постійно на морському дні, включаючи засоби з динамічними принципами підтримки на воді, підводні апарати чи будь-які інші плавзасоби [9].

Певне значення для кримінальної відповідальності за морський тероризм має державна приналежність судна. Про державну приналежність судна свідчить його прапор. Присвоєння судну права плавання під прапором відповідної держави є засобом забезпечення контролю над безпекою судноплавання, бо насамперед держава прапора зобов'язана забезпечити безпеку використання судна. На нашу думку, безперешкодне плавання судна під прапором своєї держави має бути гарантією його недоторканності, зокрема й від морського тероризму.

Тероризм є злочином міжнародного характеру, боротьбою з ним явищем зацікавлені всі держави, але кримінальна відповідальність за тероризм на морі настає за внутрішньодержавним кримінальним законодавством. Терористичний прояв на військовому кораблі (морському, повітряному) тягне відповідальність винних за законами його прапора. Акт тероризму на торговельному судні (пасажирському, суховантажному, контейнерному й іншого призначення), якщо воно знаходиться у відкритому морі або у власних територіальних водах, обумовлює відповідальність щодо законів країни прапора судна. Таким чином, поняття «судно» і «прапор судна» є основними для визначення відповідальності за морський тероризм.

Аналіз випадків учинення актів тероризму проти суден різних держав свідчить, що цілі безпеки судна зазнають переважно в районах зі значною політичною нестабільністю й військовою активністю.

Важливо відзначити, що безпека актів міжнародного тероризму на морі полягає в тому, що вони загрожують безпеці мореплавання, життю і здоров'ю багатьох людей на морі. Ці акти становлять загрозу й міждержавним відносинам. У Підсумковому документі Віденської зустрічі представників держав-учасниць наради з безпеки і співробітництва в Європі 1989 року відзнача-

ється: «...держави-учасниці беззастережно засуджують як злочинні всі акти, методи й практику тероризму, де б вони ні відбувалися... тероризм не може бути виправданий за жодних умов» [6].

На підставі вищевикладеного доцільно дати визначення міжнародному тероризму в такому вигляді: морський тероризм – це насильницьке посягання, вчинене з метою дестабілізації політичної обстановки, що супроводжується захопленням, руйнуванням або пошкодженням судна чи вантажу, навігаційного обладнання, протизаконним впливом на осіб, що перебувають на його борту.

Необхідно також відзначити, що існує точка зору, згідно з якою такі поняття, як «піратство» і «тероризм», поєднуються в єдиний термін – «піратизм» [13]. Цю думку юристів-мариністів поділяють С. М. Смирнов, Б. А. Бозен та інші. Наприклад, Б. А. Бозен вважає, що «... простіше й логічніше було б закрити правову амбразуру у сфері морського тероризму шляхом включення цього злочину до концепції піратства ...» [16].

У результаті розгляду в цьому розділі таких явищ, як піратство й морський тероризм, ми дійшли висновку, що основна небезпека вищезазначених протиправних діянь полягає в тому, що вони загрожують безпеці мореплавання, зневажають загальновизнаний принцип свободи морів і нерідко становлять загрозу миру.

Список використаних джерел:

1. Аль-Каїда готовит теракты на морских путях. URL: <http://e-finance.com.ua/ru/incidents/2010/01/11/> (дата звернення: 05.03.2020).
2. Балобанов А. О. Терроризм и безопасность морского судоходства. *Актуальні проблеми держави і права*. 2000. Вип. 8: Соціальні та правові проблеми боротьби з тероризмом. С. 83–86.
3. Барановский А. Все на борьбу с пиратами. *Cargo News*. 2001. 15 мая. С. 3.
4. Брайн А. Г. Насилие на море. Нью-Йорк : Парит, 1993. С. 304.
5. Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. Київ; Ірпінь : ВТФ «Перун», 2002. 1440 с.
6. Итоговый документ Венской встречи представителей государств-участников совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе. М.: Политиздат, 1989. С. 8–9.
7. Коломбос Д. Международное морское право / пер. с англ. М., 1975. 575с.
8. Конвенция о международных правилах предупреждения столкновения судов в море. 1972. Л., 1973.
9. Конвенция ООН о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства. *Московский журнал международного права*. 2001. № 2. С. 391–405.
10. Куршев М. Проблемы борьбы с морским пиратством. *Государство и право*. 1999. № 12. С. 66–72.
11. Моджорян Л. А. Терроризм на море. Борьба государств за безопасность судоходства. М.: Междунар. отношения, 1991.
12. Мошкова Л. І. Феномен виникнення та проявів тероризму в сучасних умовах : автореф. дис. ... канд. політ. наук. Одеса, 2001. С. 5–6.
13. Смирнов С. Н. Практические проблемы подготовки и повышения квалификации специалистов по борьбе с пиратством, терроризмом на водном транспорте в открытом море. *Актуальні проблеми політики*. 2003. Вип. 18. С. 109–118.
14. Стиб Дж. Обеспечение законности на море и на побережье : *матер. Междунар. конф. по морскому праву* / Ин-т междунар.-правовых исследований; МО США. Нью-Порт, 1998. Ч. VII. С. 143.
15. Тихий В. П. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности обращения с общепасными предметами. К.: УМК ВО, 1989.
16. Экономическая и национальная безопасность : учебник / под ред. Е. А. Олейникова. М.: Экзамен, 2004. 768 с.