

УДК [351.746.1:343.341(26.02)] (477) (043.5)
DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2025.92.4.52>

ПОСИЛЕННЯ НАЦІОНАЛЬНИХ МЕХАНІЗМІВ БОРОТЬБИ З МІЖНАРОДНИМ МОРСЬКИМ ТЕРОРИЗМОМ: ШЛЯХ ДО ЕФЕКТИВНОСТІ ОПЕРАТИВНО-РОЗШУКОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Оверченко Ю.А.,
*доктор філософії з права,
старший викладач кафедри спеціальних дисциплін
Національної академії Державної прикордонної служби України
імені Богдана Хмельницького
ORCID: 0000-0001-6307-3459*

Оверченко Ю.А. Посилення національних механізмів боротьби з міжнародним морським тероризмом: шлях до ефективності оперативно-розшукової діяльності.

Стаття присвячена комплексному та критичному аналізу сучасного стану міжнародно-правового регулювання у сфері протидії піратству та міжнародному морському тероризму (далі – ММТ). Розглянуто ключові міжнародні акти, які визначають правовий режим морських просторів, зокрема Конвенцію ООН з морського права (далі – UNCLOS) та Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства (далі – Конвенція SUA 1988 року, включаючи Протокол 2005 року). Виявлено та детально обґрунтовано ключові юрисдикційні колізії, які фундаментально знижують ефективність глобальної боротьби з ММТ. Головною такою прогалиною є відсутність універсальної юрисдикції щодо актів ММТ, на відміну від піратства, що ускладнює кримінальну кваліфікацію та застосування примусових заходів у відкритому морі.

Проаналізовано поточний стан українського законодавства, зокрема, його імплементацію положень через Кодекс торговельного мореплавства (ISPS Code). Визначено та наголошено на критичній ролі Морської охорони (далі – МО) Державної прикордонної служби України (далі – ДПСУ) як ключового суб'єкта протидії терористичним загрозам на морі та впровадження оперативно-розшукової діяльності (далі – ОРД).

Особлива увага приділена дослідженню та кваліфікації проявів державного морського тероризму, свідомо згенерованого та здійснюваного військовими та урядовими суб'єктами російської федерації. Доведено, що акти блокування цивільного судноплавства, мінування морських шляхів та атаки на критичну портову інфраструктуру в Чорному та Азовському морях мають усі ознаки ММТ, але прямо виключені зі сфери дії Конвенції SUA, що створює правовий вакуум.

На основі комплексного дослідження обґрунтовано імператив національної адаптації та першочергову необхідність внесення змін до законодавчого поля України. Запропоновано ввести чітке, розширене визначення Міжнародного морського тероризму (ММТ), яке б охоплювало як недержавних, так і державних акторів. Обґрунтовано, що така законодавча ініціатива є критично важливою для: 1) нарощування ефективності ОРД ДПСУ; 2) забезпечення правової легітимізації зібраних оперативних даних як доказів у міжнародних судових інстанціях; 3) розробки національних правових механізмів, які б дозволили здійснювати продовжене переслідування та забезпечували підстави для вилучення імунітету військових та урядових суден держави-агресора, що використовуються для вчинення терористичних актів на морі. Дослідження відкриває перспективи для подальшої розробки моделі кваліфікації актів державного морського тероризму в контексті гібридної війни.

Ключові слова: Міжнародний морський тероризм (ММТ), Конвенція SUA, Державний тероризм, Універсальна юрисдикція, Юрисдикційні колізії, Оперативно-розшукова діяльність (ОРД), Національні правові механізми.

Overchenko Yu.A. Strengthening national mechanisms for combating international maritime terrorism: the path to effective operational and investigative activities.

The article offers a comprehensive and critical analysis of the current state of international legal regulation concerning the suppression of piracy and international maritime terrorism (IMT). The study examines key international instruments that define the legal regime of maritime spaces, particularly the UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention of 1988, including the 2005 Protocol). The paper identifies and substantiates the critical jurisdictional conflicts that fundamentally undermine the effectiveness of the global fight against IMT. The main loophole identified is the lack of universal jurisdiction over acts of IMT, unlike piracy, which complicates criminal qualification and the application of coercive measures on the high seas.

The current state of Ukrainian legislation is analyzed, specifically its implementation of the ISPS Code provisions through the Commercial Maritime Code of Ukraine. The study determines and highlights the pivotal role of the Maritime Guard of the State Border Guard Service of Ukraine (SBGSU) as the key subject in countering maritime terrorist threats and conducting Operational and Investigative Activities (OIA).

Particular attention is paid to the examination and legal qualification of the manifestations of state maritime terrorism, deliberately generated and executed by military and governmental entities of the Russian Federation. It is substantiated that the acts of blocking civilian navigation, mining sea routes, and attacking critical port infrastructure in the Black and Azov Seas bear all the hallmarks of IMT but are explicitly excluded from the scope of the SUA Convention, thereby creating a critical legal vacuum.

Based on this comprehensive analysis, the imperative of national adaptation and the primary need to amend the legislative framework of Ukraine are substantiated. The paper proposes the introduction of a clear, expanded definition of International Maritime Terrorism (IMT) that covers both non-state and state actors. It is argued that such a legislative initiative is crucially important for: 1) increasing the efficiency of SBGSU's OIA; 2) ensuring the legal legitimization of collected operational data for use as evidence in international judicial instances; 3) developing national legal mechanisms to allow for continuous pursuit and establish grounds for the seizure of immunity from military and governmental vessels of the aggressor state used for committing terrorist acts at sea. The research opens avenues for further work on developing a model for qualifying acts of state maritime terrorism in the context of hybrid warfare.

Key words: International Maritime Terrorism (IMT), SUA Convention, State Terrorism, Universal Jurisdiction, Jurisdictional Conflicts, Operational and Investigative Activities (OIA), National Legal Mechanisms.

Постановка проблеми. Виходячи з аналізу міжнародних нормативно-правових актів, пов'язаних із питаннями боротьби з морським тероризмом, доцільно зробити висновок про те, що попри їх значну кількість, не існує єдиного універсального міжнародно-правового акту, що містив би чітке та вичерпне визначення Міжнародного морського тероризму та його правову структуру. З оглядом на те, що ММТ, на відміну від піратства, має політичну, ідеологічну або релігійну мотивації, це знижує ефективність боротьби з таким злочином і ускладнює його кваліфікацію як кримінального акту. У свою чергу, це не тільки знижує ефективність боротьби, але й створює юрисдикційні колізії та перешкоджає застосуванню принципу універсальної юрисдикції, що діє стосовно піратства.

Метою дослідження є комплексний аналіз чинного міжнародного законодавства щодо протидії морському тероризму, виявлення його ключових юрисдикційних та термінологічних прогалин. Обґрунтування на цій основі необхідності формулювання пропозицій щодо вдосконалення національного законодавства України та їх представлення у світлі підвищення ефективності протидії ММТ.

Стан опрацювання проблеми. Питанням теоретичного дослідження боротьби з піратством та морським тероризмом свої праці присвятила велика кількість дослідників. У цьому напрямку найбільш відомих та фундаментальних результатів у сфері міжнародного та морського права досягли автори класичних праць та підручників, на які найчастіше посилаються при вивченні міжнародно-правового статусу морських просторів та боротьби з міжнародною злочинністю: Г.І. Тункін, В.М. Корецький, К.А. Бекашев, Д.Б. Левін, Л.А. Моджорян, С.В. Молодцов, І.П. Бліщенко, І.І. Лукашук, Г.В. Ігнатенко.

Серед українських фахівців, які активно працювали та працюють над проблемами морського права, безпеки та протидії злочинності на морі, варто відмітити таких вчених, як М.О. Баймуратов [1], чії праці присвячені правовому режиму морських просторів України та питанням

юрисдикції, та В.Ф. Антипенко [2], який спеціалізується на міжнародно-правовій кваліфікації та відповідальності за терористичні акти. Водночас, комплексний аналіз сучасного стану міжнародного законодавства щодо протидії ММТ у контексті нових загроз гібридної війни та державного тероризму залишається недостатньо вивченим, особливо щодо розробки механізмів вдосконалення національного законодавства. Слід відзначити, що діяльність у зазначеному напрямку також здійснювали В.Н. Денисова, В.Г. Буткевича, Н.А. Зелінську, Т.Р. Короткого.

Серед зарубіжних авторів, які вивчають окремі аспекти піратства та морського тероризму, варто відзначити Б.А. Бошека, Дж. Ламберта, Г. Вардлоу, Д. Колумбуса, В. Сломенсона, А. Лоу, Ф. Ліста, М. Макдугалла, М. Нордквіста, Л. Оппенгейма, Т. Ортолана, П. Отфейла, Ф. Перельса, Д. Ротвелла, К. Гайда, Д. Хакворта та інших.

Водночас, комплексний аналіз сучасного стану міжнародного законодавства щодо протидії ММТ у контексті нових загроз гібридної війни та державного тероризму залишається недостатньо вивченим. Неефективне використання правових норм сьогодні та низька результативність механізмів боротьби з піратством і морським тероризмом визначаються як одна із загроз національній безпеці кожної країни та міжнародного співтовариства в цілому. Окрім цього, існуючі слабкості у правовому полі дозволяють їх активно використовувати для реалізації державного тероризму агресором у ході гібридної війни на морському театрі військової боротьби.

В інтересах підвищення ефективності протидії терористичним загрозам на морі існує нагальна необхідність пошуку більш ефективних правових механізмів у першу чергу за рахунок вітчизняних правоохоронних структур призначених для забезпечення морського судноплавства та охорони суверенних прав прибережної держави у межах вод своєї юрисдикції. Через прогалини в міжнародному праві (невизначеність ММТ та відсутність універсальної юрисдикції) національний рівень регулювання набуває пріоритетного значення для забезпечення безпеки України. Для наочного сприйняття юрисдикційної колізії у правовому порівнянні піратства та ММТ, ключові відмінності зведено у таблиці № 1.

Ключові відмінності між правовим режимом піратства та ММТ

Критерій порівняння	Піратство (Piracy)	Міжнародний Морський Тероризм (ММТ)
Основний правовий акт	Конвенція ООН з морського права (UNCLOS) 1982 р., ст. 101	Конвенція ООН про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства (SUA) 1988 р. та Протокол SUA 2005 р.
Юрисдикційний принцип	Універсальна юрисдикція. Будь-яка держава має право захопити піратське судно і притягнути піратів до відповідальності у відкритому морі.	Обмежена юрисдикція. Юрисдикція належить державі прапора, державі, на території якої знаходиться підозрюваний, або державі, щодо якої спрямований злочин. Універсальна юрисдикція не застосовується.
Кінцева мета (Мотивація)	Приватна вигода: грабіж, викрадення задля викупу.	Політична, ідеологічна, релігійна, або інша суспільно-значуща мета (залякування, примус держави).
Суб'єкт злочину	Недержавні актори (приватні особи).	Недержавні актори та, у випадку державного тероризму, державні актори (що ускладнює притягнення до відповідальності).
Місце вчинення	Виключно у відкритому морі або у місцях, що не входять до юрисдикції жодної держави.	У будь-якому морському просторі (від територіальних вод до відкритого моря), а також проти стаціонарних платформ..
Об'єкт злочину	Судна, що перебувають у власності приватних осіб (для грабунку).	Безпека судноплавства в цілому; символічні чи критичні об'єкти (військові кораблі, енергетична інфраструктура) для досягнення політичної мети.

Таблиця 1. Порівняння правового режиму піратства та міжнародного морського тероризму.

Виклад основного матеріалу. Оскільки чинне міжнародне законодавство не містить універсального визначення, здатного охопити як недержавні, так і державні форми морського тероризму, для усунення термінологічної прогалини, зазначеної у вступній частині, пропонується використовувати наступне робоче визначення ММТ:

Міжнародний морський тероризм – протиправне, умисне діяння, вчинене недержавними або державними суб'єктами у межах морських просторів, що становить загрозу безпеці морського судноплавства чи стаціонарних морських платформ. За змістом, означені дії є мотивовані політичними, ідеологічними, релігійними або іншими цілями та спрямовані на залякування населення, примушення держави, міжнародної організації або фізичних чи юридичних осіб до вчинення чи невчинення будь-яких дій. Таке діяння включає, але не обмежується, актами, визначеними Конвенцією SUA 1988 року [3] та Протоколом 2005 року [4].

Явище тероризму існує ще з античних часів, відколи виникли перші державні утворення. Отже слід проаналізувати історичні передумови «імміграції» тероризму на море та морську інфраструктуру і чому людство вирішило протидіяти тероризму не лише на суші, а й на морі.

У 1985 році, після терористичного акту проти італійського лайнера «Achillo Lauro» [12, с. 71–72], який викликав широкий резонанс у світі, Генеральна Асамблея ООН ухвалила Резолюцію «Про заходи щодо запобігання міжнародному тероризму та вивчення причин, що лежать в основі тероризму». Серед іншого, для Міжнародної морської організації (далі – ІМО) у зазначеній резолюції було запропоновано вивчити проблему терористичних актів проти морських суден для надання рекомендацій щодо вжиття відповідних заходів.

На дипломатичній конференції в Римі 10 березня 1988 року під егідою ІМО, була ухвалена Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, яка набула чинності 1 березня 1992 року, а також Протокол про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, розташованих на континентальному шельфі. Було визнано необхідним розвивати міжнародне співробітництво з метою розроблення та вжиття ефективних і практичних заходів щодо запобігання всім незаконним актам, спрямованим проти безпеки морського судноплавства, а також переслідування та покарання осіб, які їх вчиняють. Стаття 3 Конвенції містить перелік:

Будь-яка особа вчиняє злочин, якщо вона неправомірно та навмисно: (а) захоплює судно...; (б) чинить акт насильства проти особи...; (в) руйнує судно...; (г) поміщає або спричиняє поміщення на борту судна будь-якого пристрою чи речовини...; (ґ) руйнує або завдає серйозного пошкодження морському навігаційному обладнанню...; (д) повідомляє завідомо неправдиву інформацію...; (е) завдає тілесного ушкодження чи вбиває будь-яку особу у зв'язку із вчиненням чи спробою вчинення будь-якого зі злочинів, зазначених у підпунктах «а» – «д».

Будь-яка особа також вчиняє злочин, якщо вона: (а) намагається вчинити будь-який зі злочинів...; (б) підбурює будь-яку особу до вчинення...; (в) погрожує, з умовою або без такої [3].

Конвенція встановлює відповідальність як за вчинення вищезгаданих злочинних діянь, так і за їх спробу; підбурювання до їх вчинення; співучасть у них; примус будь-якої фізичної чи юридичної особи до вчинення згаданих злочинів [3].

Конвенція не поширюється на військові кораблі, судна, що використовуються з метою: військово-допоміжної, митної, поліцейської, а також судна, виведені з експлуатації. Однак 19 березня 2014 року Міністр енергетики України Юрій Продан повідомив про захоплення російськими військовими двох бурових вишок, що належали українській компанії «Чорноморнафтогаз» [7], що є кричущим актом захоплення військовими підрозділами, який підпадає під дію Протоколу 1988 року про стаціонарні платформи.

Отже, попри свою базову роль, Конвенція SUA, має низку недоліків, які згодом були частково виправлені Протоколом 2005 року:

Неповний перелік проявів тероризму: Перелік кримінальних діянь, що загрожують безпеці судноплавства, не охоплював усіх можливих проявів морського тероризму. Зокрема, Конвенція не поширювалася на випадки, коли судно використовується як транзитний засіб для перевезення терористів або незаконних вантажів (зброя, вибухівка, наркотики, пропагандистська література) без захоплення самого судна чи загрози екіпажу.

Відсутність універсальної юрисдикції: Положення ст. 9 Конвенції не стосуються норм міжнародного права щодо компетенції держав здійснювати свою юрисдикцію в розслідуванні злочинних діянь, зазначених у пункті 1 ст. 3, або вживати примусові заходи на борту судна, яке не несе їхнього

прапора. На відміну від актів піратства, щодо яких Конвенція ООН з морського права (статті 105, 110) визнає універсальну юрисдикцію (право оглядати, обшукувати, заарештовувати підозрюваних та судна), Конвенція SUA не визнає наявності універсальної юрисдикції у держав-учасниць щодо актів морського тероризму. Це створює основну юрисдикційну колізію у протидії ММТ.

Як продовження реакції світової спільноти, у листопаді 2001 року 22-га сесія Асамблеї ІМО ухвалила резолюцію А.924(22), що визначила необхідність розробки нових заходів захисту суден та портової інфраструктури. За результатом інтенсивної роботи, були внесені поправки, які розширили перелік злочинів, закріплених у статті 3 Конвенції. Ці зміни були оформлені у Протоколі 2005 року до Конвенції SUA і стосувалися:

дій, які мають терористичну мету та відбуваються на судні або спрямовані на судно;
використання судна для перевезення зброї масового знищення, ядерних матеріалів, обладнання для їх розробки або терористів.

Цей Протокол став ключовим інструментом протидії тероризму із застосуванням ЗМЗ на морі, виправляючи основний недолік Конвенції 1988 року, пов'язаний з транзитним використанням суден.

Після подій 11 вересня 2001 року ІМО розробила нові міжнародні стандарти у сфері морської безпеки, викладені у Міжнародному кодексі з охорони суден та портових засобів (ISPS Code) [5]. Кодекс був прийнятий 12 грудня 2002 року та набув чинності 1 липня 2004 року як доповнення до Конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS-74) у вигляді додаткового розділу ХІ-2. Метою Кодексу є запобігання можливим терористичним актам шляхом встановлення мінімальних функціональних вимог до:

Плану охорони судна (*Ship Security Plan*);

Плану охорони портових засобів (*Facility Security Plan*);

Встановлення трьох рівнів безпеки (від звичайного до підвищеного).

Знову ж таки, положення цього Кодексу не поширюються на військові кораблі та інші судна, що використовуються для урядової некомерційної служби [5, п. 3.3].

Оскільки Конвенція SUA прямо виключає із сфери своєї дії військові кораблі, це створює критичну прогалину для протидії актам, що мають ознаки державного тероризму, коли державні суб'єкти використовують військові або урядові судна для вчинення злочинів ММТ. Приклад нападу на американський есмінець «Cole» у 2000 році чітко показав вразливість військових суден перед терористичними атаками із застосуванням морських засобів, що підкреслює необхідність дослідження державного тероризму.

Це виключення створює значні перешкоди для національних правоохоронних органів (зокрема, Морської охорони Державної прикордонної служби України) при спробі правової кваліфікації та легітимізації оперативно-розшукових заходів щодо військових чи урядових суден, які фактично здійснюють акти ММТ. Це особливо актуально в контексті агресії РФ.

Зокрема, у контексті агресії РФ, акти блокування цивільного судноплавства та мінування морських шляхів у Чорному морі, а також атаки на цивільну портову інфраструктуру, мають усі ознаки державного морського тероризму, що вимагає негайної адаптації національного законодавства. Як зазначають Мельник О.М. [11] та Шелухін О.М. [10], Кодекс має суттєві недоліки: його головна мета – запобігти проникненню, але він не відображає конкретних правил на випадок, якщо злочинці все ж потрапили на борт (прогалина у реагуванні), а також відсутній механізм контролю ІМО за виконанням прийнятих правил [10; 11].

На теперішній час акти визначені у Конвенції SUA, можуть кваліфікуватися в Україні за статтями Кримінального кодексу України, що стосуються терористичного акту (ст. 258), захоплення транспортного засобу (ст. 278) та умисного знищення або пошкодження майна [8]. Разом із тим, положення ISPS Кодексу вже імplementовані через Кодекс торговельного мореплавства України та відомчі накази Міністерства інфраструктури України, які регулюють процедури охорони портових засобів та суден. Але, в національному законодавстві і досі відсутнє окреме, чітке визначення «морський тероризм», що ускладнює єдину правозастосовну практику та взаємодію з міжнародними структурами. Запропоноване раніше робоче визначення ММТ, на наш погляд цілком гармонічно заповнює цю юридичну прогалину. Тим самим утворюються умови до об'ємної юридичної кваліфікації будь якої злочинної діяльності на морі яка має ознаки тероризму.

Враховуючи отримані результати аналізу, ми зосереджуємо увагу на ролі Державної прикордонної служби України у процесі боротьби з тероризмом на морі, зокрема на її структурній складовій.

МО ДПСУ, відіграє ключову роль у запобіганні та протидії морському тероризму як орган, що здійснює охорону державного кордону на морі та контролює режим морських вод. На підставі Закону України «Про Державну прикордонну службу України», будучи першою силовою структурою з юрисдикцією на морі, МО виконує наступні ключові функції:

Охорона морського кордону та контроль режиму у внутрішніх морських водах, територіальному морі та виключній (морській) економічній зоні.

Проведення огляду та затримання суден у разі підозри у вчиненні ними протиправних дій (зокрема, актів тероризму).

Забезпечення безпеки судноплавства спільно з ВМС ЗСУ та СБУ.

Однак, відсутність універсальної юрисдикції за актами тероризму в міжнародному праві створює юридичні обмеження для ДПСУ щодо вжиття примусових заходів (наприклад, переслідування) щодо суден, які несуть загрозу, за межами територіального моря України. Ця юрисдикційна прогалина міжнародного права підтверджує, що національний рівень регулювання має набути пріоритетного значення для забезпечення безпеки України. Разом із тим, відсутність чіткої юрисдикційної основи щодо ММТ критично обмежує можливості МО ДПСУ у проведенні повноцінних оперативно-розшукових заходів та ускладнює легітимізацію зібраних оперативних даних як доказів у міжнародному контексті.

Висновки. Підсумовуючи, слід наголосити, що боротьба з тероризмом на морі через її специфіку та складність не може бути компетенцією якогось окремого державного органу і повинна здійснюватися лише шляхом їхньої тісної взаємодії між собою, а також із державними органами іноземних держав.

Складність і специфіка боротьби з актами тероризму обумовлена різним міжнародно-правовим статусом та правовим режимом морських просторів. Важливою умовою боротьби з терористичними актами, скоєними на морі, є рішучість, непримиренність та жорсткість дій у відповідь, наявність добре навчених, підготовлених, технічно оснащених і забезпечених спеціальних підрозділів МО ДПСУ у тому числі які здійснюють оперативно-розшукову діяльність (далі – ОРД). Підвищення ефективності ОРД ДПСУ можливе лише через усунення виявлених правових прогалин, а саме:

1) введення легітимного визначення ММТ для використання зібраних оперативних даних як доказів у міжнародному контексті.

2) розширення юрисдикції Морської охорони як субєкта боротьби з ММТ на морі:

розробка правових механізмів для розширення юрисдикції національних органів (як-от Морська охорона) щодо здійснення продовженого переслідування суден, причетних до ММТ, за межами територіального моря. Це має включати національне закріплення підстав для вилучення імунітету суден, що використовуються державним агресором для терористичних актів, з метою забезпечення ефективного використання оперативних даних у міжнародному трибуналі

Морський тероризм є міжнародним злочином. Аналіз показав, що чинні міжнародні конвенції (SUA 1988 та Протокол 2005) мають ключові юрисдикційні та термінологічні прогалини. З огляду на неможливість застосування принципу універсальної юрисдикції до актів ММТ, критично необхідною є законотворча ініціатива на національному рівні [9]. Така ініціатива має включати запровадження чіткого визначення «морський тероризм» в законодавство України та перегляд повноважень правоохоронних органів для підвищення ефективності протидії ММТ.

Зважаючи на те, що 23 листопада 2022 року Європейський парламент ухвалив резолюцію про визнання російської федерації державою-спонсором тероризму [6], особливу увагу слід приділити подальшим науковим дослідженням механізмів забезпечення безпеки на морі. Фокус досліджень зосередити на розробці міжнародно-правових та національних засобів протидії терористичним актам з боку російської федерації у Чорному та Азовському морях і Керченській протоці.

Перспективи подальших досліджень полягають у розробці моделі кваліфікації та юрисдикційних механізмів для актів, що становлять державний морський тероризм, з урахуванням сучасних гібридних загроз та досвіду російсько-української війни, зокрема, з огляду на необхідність притягнення до міжнародно-правової відповідальності держави-агресора, визнаної спонсором тероризму.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Баймуратов М.О. Правовий статус Азовського моря та Керченської протоки в умовах агресії Російської Федерації. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*. 2022. Вип. 153. С. 4–22. URL: <http://arpmv.univ.kiev.ua/arpmv/issue/view/10046> (дата звернення: 09.12.2025).
2. Антипенко В.Ф. Міжнародне кримінальне право: тероризм. Київ: Юрінком Інтер, 2013. 416 с.
3. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства. URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/maritime.shtml (дата звернення: 09.12.2025).
4. Протокол 2005 року до конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства. URL: https://www.unodc.org/cld/uploads/res/treaties/definitions/treaty/protocol_to_the_convention_for_the_suppression_of_unlawful_acts_against_the_safety_of_maritime_navigation_2005_html/Protocol_to_Maritime_Convention_R.pdf (дата звернення: 09.12.2025).
5. Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів (ISPS Code): Міжнародний документ. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU02257> (дата звернення: 09.12.2025).
6. Резолюція Європейського Парламенту про визнання Російської Федерації державою-спонсором тероризму (23 листопада 2022 р.). / Верховна Рада України. URL: https://www.rada.gov.ua/news/news_kom/230638.html (дата звернення: 09.12.2025).
7. Сепаратисти в Криму захопили бурові вишки «Чорноморнафтогазу» / УНІАН. 19.03.2014. URL: <http://www.unian.net/politics/898398-separatystyi-v-kryimu-zahvatili-burovyie-vyishki-chernomorneftegaza.html> (дата звернення: 09.12.2025).
8. Кримінальний кодекс України: Закон України від 05.04.2001 № 2341-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25–26, ст. 131. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> (дата звернення: 09.12.2025).
9. Ніколаєв О.Т., Ніколаєва М.І. Міжнародно-правовий механізм протидії тероризму на морському транспорті. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2023. С. 206–212. URL: <https://publawjournal.onua.edu.ua/article/view/290352> (дата звернення: 09.12.2025).
10. Шелухін О.М. Нормативне забезпечення безпеки судноплавства під час здійснення перевезень морським транспортом. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. № 4. С. 664–666. URL: http://www.lsej.org.ua/4_2021/110.pdf (дата звернення: 09.12.2025).
11. Мельник О.М., Бичковський Ю.В. Сучасна методика оцінки рівня безпеки судна та шляхи його підвищення. *Розвиток транспорту*. 2021. № 2 (9). С. 37–46. URL: <http://transport-develop.pdaa.edu.ua/article/view/251336> (дата звернення: 09.12.2025).
12. Іванова Д.А. Адміністративно-правове регулювання міжнародних морських перевезень пасажирів: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса: Національний університет «Одеська юридична академія», 2020. 209 с. URL: <https://onu.edu.ua/pub/storage/dissertations/ivanova-da-dis.pdf> (дата звернення: 09.12.2025).