

*Допілка В. О.,**кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри національного та міжнародного права
Одеського національного морського університету
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2159-6387>**Загороднюк С. О.,**кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри кримінального права, процесу та криміналістики
Міжнародного університету
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0108-6953>*

ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ НОРМ ПРО ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ТЕРОРИЗМ НА МОРІ У ЗАКОНОДАВСТВО УКРАЇНИ

Анотація. Широке поняття тероризму та його виявлення, зокрема, в сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, обумовлює необхідність звернутись до його аналізу. Кримінальний закон України не розглядає такі злочини в сфері тероризму, однак кримінально-правові норми визначають відповідальність за транспортні злочини, що дозволяє звернутись до цього поняття.

Безпосередній об'єкт вказаних злочинів складають відносини, пов'язані з громадською безпекою, якість при морському тероризмі – з безпекою судноплавства. Безпека судноплавства визначається як сукупність технічних, експлуатаційних і правових засобів і методів охорони людського життя на морі та безаварійної роботи суден. Небезпека такого роду злочинів обумовлена не тим, що при їх вчиненні має місце посягання на власність або особистість, а тим, що «створюється стан неконтрольованого використання транспортних засобів, тобто порушуються відносини у сфері безпеки функціонування транспорту». [1]

Шкода, яка спричинюється, як наслідок морського тероризму, може завдатись або створюватись небезпека її заподіяння опосередковано. Розглядаючи питання про характер наслідків порушень правил безпеки і експлуатації водного транспорту, «... судам слід мати на увазі, що тяжкі наслідки майнового характеру можуть мати місце не тільки в результаті прямого пошкодження транспортних засобів і шляхів, а й опосередковано через особисте майно громадян. Сума ж спільного матеріального збитку, заподіяного злочинном, складається з обох зазначених показників». [2, с.293]

Раптове вторгнення в повітряну зону аеропорту непроханого літака може створити реальну небезпеку зіткнення повітряних суден. Вказане цілком можна віднести і до морських суден. Збільшення чисельності морського транспорту, зростання тоннажу, вдосконалення технічної оснащеності зумовлюють необхідність його експлуатації в суворій відповідності з встановленими технічними і правовими нормами, які, як правило, винним невідомі.

Ключові слова: тероризм, транспортні злочини, морське судно, безпека судноплавства, тероризм на морі, кримінальна відповідальність.

Постановка проблеми. В статті розглядаються проблемні питання щодо сучасного стану безпеки судноплавства у Світовому океані. Особливе місце відводиться удосконаленню

національного законодавства, зокрема кодифікації основних положень міжнародного судноплавства, зокрема щодо тероризму на морі.

Метою статті є визначення шляхів протидії морському тероризму правовими засобами.

Стан дослідження проблематики. Серед вітчизняних науковців цією проблемою займалися такі вчені як Аверочкіна Т. В., Балобанов О. О., Додін Є. В., Дячкін О. П., Канцір В. С., Ківалов С. В., Ліпкан В. А., Лисенко А. М., Прусс В. М., Шемякін А. М.

Виклад основного матеріалу. Протидія тероризму вимагає ефективного нормативно-правового забезпечення, особливо у кримінально-правовій галузі. Міжнародні конвенції, присвячені проблемам боротьби з тероризмом, вказують на розширення сфери кримінально-правової заборони відносно будь-яких терористичних проявів і встановлення спеціальних складів злочинів в національних законодавствах. Антитерористичне законодавство України повинне бути досконалим і адекватним небезпеці, яку несе сучасний тероризм, зокрема тероризм на морі.

Крім основного безпосереднього об'єкта, у транспортних злочинах, в якості додаткових, виступають життя, здоров'я, власність, яким може бути завдано шкоди при вчиненні конкретних посягань. Додатковим безпосереднім об'єктом морського тероризму може бути життя, здоров'я, свобода людей, власність, оскільки злочин характеризується вчиненням вбивств, тяжких тілесних ушкоджень, захопленням заручників, знищенням та пошкодженням майна, а також у заподіянні шкоди іншим суб'єктам суспільних відносин, до числа яких відносяться, наприклад, держава, її правомочні органи, громадські організації.

Розглядаючи питання щодо об'єкта морського тероризму, необхідно визначити предмет цього посягання.

Характер предмета при тероризмі є різним, але винний впливає на морське судно. Використовуючи судно при морському тероризмі, винний створює загрозу безпеці судноплавства, посягає на життя, здоров'я представників держави, громадських організацій, конституційну основу держави, або на право власності, тим самим порушує встановлений міжнародними морськими конвенціями заборони вчинення таких діянь.

Кримінальне законодавство України не містить визначення морського чи річкового судна. Характеризуючи поняття транспортних засобів взагалі, А. М. Шемякін відзначає найбільш загальні ознаки, властиві цьому поняттю:

- а) здатність до самостійного автономного руху за рахунок встановленого на них двигунів;
- б) обов'язкова реєстрація у відповідних органах;
- в) експлуатація відповідно до діючих правил безпеки [3, с. 48].

Таке поняття транспортного засобу значно ширше його різновиду – «судна». Конвенція про міжнародні правила попередження зіткнення суден у морі 1972 р. визначає, що до судна належать всі види плаваючих засобів, що використовуються або можуть бути використаними в якості засобів пересування по воді, при цьому Конвенція визначає наступні види суден: «судно з механічним двигуном», «вітрильне судно», «судно, зайняте ловлею риби», «гідролітак», «судно, позбавлене можливості управлятися», «судно, обмежене можливістю маневрувати» [4]. Відповідно до конвенції 1982 р. у боротьбі з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства (ст. 1), «судно» означає морський транспортний засіб будь-якого типу, незакріплений постійно на морському дні, включаючи катери з динамічними принципами підтримки, підводні апарати або будь-які інші плавзасоби [5].

Про державну приналежність судна свідчить його прапор. Присвоєння судну прапора відповідної держави є важливим засобом забезпечення контролю за безпекою судноплавства. Причому, міжнародні конвенції незмінно пов'язують зміну прапора судна з дійсним переходом права власності (ст. 6 Конвенції про відкрите море) [6]. Невипадково Кримінальний кодекс України (ст. 339 КК) передбачає відповідальність за незаконне підняття Державного Прапора України на річковому або морському судні [7].

Правова гарантія безперешкодного плавання різних, за своїм призначенням, суден під прапором своєї держави і повної їх недоторканості від будь-яких посягань з боку будь-якого іноземного судна є реалізацією основного принципу сучасного правопорядку в Світовому океані – свободи судноплавства.

Таким чином, можна визначити морське торговельне судно так: це технічна споруда, що рухається під прапором держави, зареєстрована на її території, укомплектована екіпажем, очолювана капітаном, дипломованим відповідно до вимог міжнародного права та законодавства держави прапора, що використовується з метою перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти.

Протиправні дії морського тероризму, як визначено в Конвенції 1982 р. можуть виражатися в насильницькому захопленні або здійсненні контролю над судном, насильстві проти осіб на судні, знищенні або пошкодженні судна, вантажу, навігаційного обладнання, що створили перешкоди до його експлуатації, передачі завідомо неправдивої інформації, а також спричиненні тілесних ушкоджень або позбавлення життя особи у зв'язку зі вчиненням названих дій [5].

Різноманітність характеру дій при тероризмі на море підтверджується практикою. Найбільш типовим проявом тероризму в сучасних умовах стало захоплення заручників.

В основу визначення тероризму на морі мають бути покладені норми, закріплені конвенцією про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1982 р., які, в більшості випадків, пов'язують вчинення діянь

з насильством або погрозою насильства [5]. Це відноситься до захоплення або здійснення контролю над судном, до впливу на осіб, що знаходяться на його борту. Що стосується знищення або пошкодження судна, вантажу, навігаційного обладнання, передачі завідомо неправдивої інформації, то міжнародно-правова норма в заключній статті визначає: «нанесення тілесних ушкоджень або позбавлення життя особи у зв'язку з вчиненням названих дій» [5].

Чи означає це положення безумовність насильства? На це питання слід відповісти негативно. Такі дії, в основному, носять насильницький характер. Однак, уважне з'ясування змісту міжнародно-правових норм, що містяться в Конвенції, не дозволяє зробити висновок про універсальність цієї ознаки злочинної поведінки. Наприклад, при помилковій інформації про координати знаходження якогось судна, протиправна поведінка може і не носити насильницького характеру.

Зазначена норма недостатньо послідовно характеризує інтенсивність насильства або його загрози. Обумовлюючи можливість насильства при передачі завідомо неправдивої інформації, Конвенція 1988 р. вказує тільки на фізичне насильство, виражене в нанесенні тілесних ушкоджень або позбавлення життя. Водночас, визначаючи характер фізичного насильства щодо осіб, які перебувають на борту судна, конвенція допускає будь-яке насильство, що не виключає, наприклад, захоплення заручників [8]. Стосовно до захоплення судна та здійснення контролю над ним, міжнародно-правова норма містить загальне формулювання застосування сили, погрози силою або іншої форми залякування. При цьому психічне насильство може виражатися не тільки в загрозі застосування фізичного впливу, а й таких, наприклад, «форм залякування» як шантаж, загроза знищення майна та ін.

Таким чином, міжнародні Угоди містять універсальне розуміння цієї ознаки – будь-яке фізичне і психічне насильство. Неоднозначність визначення насильства в міжнародно-правовому плані вимагає відповідного коректування у внутрішньодержавному законодавстві. Насильницький характер поведінки відповідає самій сутності терору.

У кримінально-правовому сенсі насильство пов'язують з впливом на людину. Насильницький вплив (фізичний, психічний) повинен за своєю інтенсивністю позбавити потерпілого можливості діяти з власної волі, паралізувати її.

Морський тероризм може здійснюватись тільки шляхом дії, причому, способи вчинення дій при морському тероризмі, також як і використовувані засоби, можуть бути найрізноманітнішими. У числі протиправних дій конвенція називає захоплення або здійснення контролю над судном. Міжнародні угоди послідовно визнають злочинним захоплення судна.

Іншу позицію в цьому плані займає кримінальне законодавство України. Закон визначає відповідальність за угон або захоплення морського судна (ст. 278 КК України) [7]. Під викраденням розуміється незаконне, самовільне заволодіння судном. Визначаючи альтернативу викрадення або захоплення судна, законодавець як би протиставляє ці дії. Логічно немислимо викрасти судно, ще не захопивши його; захоплення є першим етапом, а угон – подальшим.

Міжнародно-правова норма не пов'язує захоплення судна із здійсненням контролю над ним, вважаючи сам факт захоплення закінченням злочином, у зв'язку з чим, є наявною невідповідність внутрішньодержавного законодавства, прийнятим у міжнарод-

ному праві, стандартам. Норма, яка аналізує поняття «контроль над захопленням судном», трактує як ще один різновид злочинної поведінки, маючи на увазі під ним створення можливості використання судна або створення перешкод для його використання за іншим маршрутом (зміна маршруту, непокірність диспетчерській службі). Виникає питання, чи є можливим здійснення контролю над судном (зокрема, його викрадення) без захоплення цього судна? Очевидно, що контролювати на судні обстановку можна, лише тільки захопивши його. Захоплення передбачає оволодіння ключовими позиціями керівництва судном, що дає в подальшому можливість приймати рішення, що виключає правомірну експлуатацію судна. Але саме ці дії випали з поля зору законодавця.

Іншою протиправною дією конвенція визнає здійснення насильства проти особи, яка перебуває на борту судна [8]. Конкретизація місця перебування потерпілого дає підставу зробити висновок, що інші особи (стосовно до описаної дії) не можуть бути об'єктом посягання. Виникає питання: чи можна визнати морським тероризмом насильство щодо будь-якої особи, що перебуває на судні? Враховуючи, що цю дію міжнародно-правова норма пов'язує із загрозою безпеки плавання судна, таке насильство може бути віднесено до морського тероризму щодо членів екіпажу, які забезпечують безпеку руху та експлуатацію судна. Що стосується пасажирів, то насильство щодо них, може бути визнано морським тероризмом, за умови, що посягання створювало небезпеку плавання судна.

До протиправних дій конвенція відносить знищення чи пошкодження судна або вантажу. Безперечно, знищення судна, а також приведення його у часткову непридатність – це пошкодження, пов'язані з безпекою морського судноплавства.

Що ж стосується дій щодо вантажу, то до морського тероризму можуть бути віднесені такі дії, які створювали загрозу безпеці судноплавства. Конвенція не обумовлює місця знаходження вантажу. Очевидно, що його знищення або пошкодження повинні відбуватися на судні. У той же час, дії, що призвели до створення небезпеки, можуть бути вчинені поза судном, наприклад, вибухова речовина поміщена в вантаж до його морського транспортування. Конвенція особливо обумовлює знищення або пошкодження навігаційного обладнання, а також створення перешкод до його експлуатації. Таке пошкодження може мати місце і поза судном, наприклад, при виготовленні обладнання в заводських умовах під час ремонту судна. При цьому міжнародно-правова норма не пов'язує його вчинення лише з насильством, а рівно з пошкодженням такого обладнання. Це може бути, наприклад, таємна зміна показників навігаційних приладів.

Самостійним протиправним проявом конвенція називає передачу завідомо неправдивої інформації. Спосіб повідомлення не впливає на вирішення питання про відповідальність. Необхідно встановити, що вона є помилковою і дезорієнтуючою, що створює загрозу безпеці плавання судна.

В якості окремої протиправної дії конвенція передбачає нанесення тілесних ушкоджень або позбавлення життя особи у зв'язку з вчиненням, зазначених у ній, дій. Отже, останнє не утворює самостійного складу, а вбивство чи заповідання тілесного ушкодження є засобом вчинення зазначених дій або вони їх супроводжують, наприклад, з метою приховування злочину. Враховуючи, що такі дії не є обов'язковою умовою кримінальної відповідальності, у внутрішньодержавному кримінальному законодавстві ці обставини можуть обумовлювати визнання їх

в якості кваліфікуючих ознак. У випадках, коли той чи інший спосіб вже відомого законодавству злочинів набуває підвищену небезпеку, законодавець надає такому способу значення кваліфікуючої ознаки, істотно підсилює відповідальність за вчинене.

Своєрідно у конвенції визначається співучасть стосовно до описаних в Угоді дій: будь-яка особа вчиняє злочин, якщо сприяє йому і є співучасником будь-якого злочинного діяння, зазначеного вище. Ця позиція конвенції вимагає особливо ретельного аналізу. Використовуючи логічний прийом з'ясування сенсу правової норми, слід зазначити, що, з одного боку, в ній визначаються сприяння вчиненню злочину і співучасть в ньому, а з іншого - ці об'єктивні прояви перераховані рівнозначно, поряд з іншими злочинними діями: захоплення судна, його знищення тощо. Крім того, конвенція отожднює вчинення злочину зі сприянням йому, зі співучастю в ньому, а «сприяння злочину» і «співучасть у його вчиненні» визначені в якості самостійних злочинних проявів (ст. 3 Конвенції) [8].

Усталене у вітчизняній кримінально-правовій доктрині поняття співучасті, що охоплює і пособництво, виключає необхідність в українському законодавстві вказувати паралельно і на сприяння злочину, і співучасть у ньому, тобто на частину і ціле єдиного поняття. У той же час, положення Конвенції про те, що співучасть у злочині визнається його виконанням, породжує питання, чи відноситься організація злочину або підбурювання до нього виконанням злочину. Згідно позиції українського кримінального законодавства на це питання слід відповісти негативно.

Морський тероризм визнається закінченим злочиним з моменту створення загрози безпеці морського судноплавства, однак, це не звільняє від необхідності встановлення характеру можливих наслідків і саме таких, які характеризуються завданням шкоди безпеці мореплавства. Міжнародно-правова норма, визначаючи п'ять суспільно небезпечних діянь, чотири з них пов'язує з «створенням загрози». Не міститься вказівки на останню тільки стосовно захоплення або здійснення контролю над судном, але й ці діяння її припускають.

Захоплення або здійснення контролю над судном, як правило, відбуваються особами, що не мають спеціальної освіти, але і в тому випадку, коли винні мають відповідну підготовку, при прагненні приховування злочину, відсутності координації руху диспетчерської служби, створюється небезпека для судноплавства. Погроза має бути реальною. Створення загрози може визначатися об'єктивними обставинами двоякого роду: перші – носять негативний характер, вони закладені в самому факті порушення, що породжують можливість настання тяжких наслідків; інші – є позитивними і відносяться до умов, що перешкоджають їхньому реальному настанню; вони можуть бути пов'язані з поведінкою винного, а також не залежати від нього. Наприклад, пошкодження терористом навігаційного обладнання судна або насильство щодо капітана судна породжує можливість настання тяжких наслідків, однак, підготовка, досвід судноводія запобігають реальному їх настанню.

Можливі або реальні наслідки повинні бути тяжкими: нещасні випадки з людьми, аварійні події. Безперечно, що смерть є нещасним випадком. Що стосується тілесних ушкоджень, то в питанні про віднесення їх до нещасних випадків, в плані застосування ст. 276 КК України, існує три різних підходи:

1) віднесення до таких наслідків тільки тяжких тілесних ушкоджень;

2) «нещасним випадком» визнають заподіяння тяжких та середньої тяжкості тілесних ушкоджень;

3) розглядають це поняття настільки широко, що охоплюють даним поняттям будь-які кримінально-карані тілесні ушкодження, в тому числі і легкі, за винятком необережних легких тілесних ушкоджень [7].

Оскільки Конвенція містить загальне формулювання тілесних ушкоджень, насильства щодо особи, яка перебуває на судні, можна визнати, що до нещасних випадків має бути віднесено заподіяння будь-якого тілесного ушкодження.

Висновки. З метою успішної протидії тероризму, зокрема на морі, є за необхідне створення чіткого антитерористичного законодавства.

Поняття «тероризм» слід розглядати на трьох рівнях: у вузькому, широкому та самому широкому розумінні. При співставленні вказаних рівнів, поняття тероризму з тією термінологією, що вживається у Законі України «Про боротьбу з тероризмом» [9], можна зробити висновок, що ці рівні відповідають таким поняттям, як «терористичний акт», «злочини терористичної спрямованості», «терористична діяльність».

При вчиненні морського тероризму злочинець впливає на ряд суспільних відносин, завдаючи їм певної шкоди або ставлячи в небезпеку такого заподіяння.

У зв'язку зі специфікою тероризму на морі, доцільно включити до кримінального законодавства України окрему норму про морський тероризм.

Література:

1. Лисенко А.М. Кримінально-правова характеристика злочинів, пов'язаних з терористичною діяльністю URL: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/pib/2011_1/PB-1/PB-1_42.pdf
2. Кримінальне право України: Особлива частина. Підручник/[Ю.В.Баулін, В. І. Борисов, В. І. Тютюгін та ін.]; [за ред. В. В. Сташиса, В. Я. Тація]. 4-те вид., переробл. і допов. Х.: «Право», 2010. 608 с.
3. Шемякін А. М. Морське право: Навчальний посібник. Х.: Одісей, 2004. 384 с.
4. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року: міжнар. док. від 20 жовт. 1972 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/995_137 (дата звернення: 11.04.2026).
5. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права: міжнар. док. від 10 груд. 1982 р. URL: rada.gov.ua (дата звернення: 11.04.2026).
6. Конвенція про відкрите море: міжнар. док. від 29 квіт. 1958 р. URL: rada.gov.ua (дата звернення: 11.04.2026).
7. Кримінальний кодекс України, прийнятий сьомою сесією Верховної Ради України 5 квітня 2001 р. // *Відомості Верховної*

Ради. 2001. № 25–26. Ст. 131. Із наступними змінами та доповненнями. URL: <http://zakon.rada.gov.ua>.

8. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства: міжнар. док. від 10 берез. 1988 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/995_220 (дата звернення: 11.04.2026).
9. Закон України «Про боротьбу з тероризмом» [*Відомості Верховної Ради України* (БВР), 2003, N 25, ст.180]{Із змінами, внесеними згідно із Законами N2600-IV /uazakon.ru/zakon/zakon-o-borbe-s-terrorizmom.html.

Dopilka V., Zahorodniuk S. Implementation of norms on liability for maritime terrorism into the legislation of Ukraine

Summary. The broad concept of terrorism and its manifestations, particularly in the field of transport safety and operation, necessitate a thorough analysis. The criminal law of Ukraine does not explicitly classify such acts as terrorism-related offences; however, criminal law provisions establish liability for transport-related crimes, which allows addressing this issue within the given context.

The direct object of these offences comprises legal relations associated with public safety, specifically, in the case of maritime terrorism, the safety of navigation. Maritime safety is defined as a set of technical, operational, and legal measures and methods aimed at protecting human life at sea and ensuring the safe operation of vessels. The danger of such offences lies not in encroachments upon property or individuals per se, but in the fact that “a state of uncontrolled use of transport means is created, thereby disrupting relations in the field of transport safety” [1].

The damage caused as a result of maritime terrorism may be inflicted directly or indirectly, or may create a threat thereof. Considering the nature of the consequences of violations of safety rules and operation of water transport, “courts should bear in mind that serious consequences of a property nature may arise not only from direct damage to vehicles and transport routes, but also indirectly through damage to the personal property of citizens. The total amount of material damage caused by the offence includes both of these components” [2, p. 293].

A sudden intrusion of an unauthorized aircraft into the airspace of an airport may create a real danger of collision between aircraft. This situation can be equally applied to maritime vessels. The increase in the number of maritime transport units, growth in tonnage, and improvement of technical equipment necessitate their operation in strict compliance with established technical and legal standards, which, as a rule, may be unknown to the offender.

Key words: terrorism, transport offences, maritime vessel, navigation safety, maritime terrorism, criminal liability.

Дата першого надходження статті до видання: 17.03.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 09.04.2026

Дата публікації (оприлюднення) статті: 27.05.2026



Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)