

ІНСТИТУЦІЙНІ ТА НОРМАТИВНІ ЗАСАДИ МІЖНАРОДНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА В СФЕРІ ПРОТИДІЇ ТЕРОРИЗМУ НА МОРІ

INSTITUTIONAL AND REGULATORY FRAMEWORK OF INTERNATIONAL COOPERATION IN COMBATING MARITIME TERRORISM

Литвиненко С.С., аспірант кафедри міжнародного права та права Європейського Союзу
Інститут Держави та права імені В.М. Корецького Національної академії наук України

Стаття присвячена системному дослідженню інституційних та нормативно-правових засад міжнародного співробітництва у сфері протидії тероризму на морі, з урахуванням сучасних викликів глобальної безпеки та зростання загроз для морських комунікацій. У роботі проаналізовано ключові міжнародні договори та конвенції, що формують правову основу взаємодії держав, зокрема Конвенцію ООН з морського права 1982 р., Конвенцію про боротьбу з незаконними актами проти безпеки морського судноплавства (SUA) 1988 р. та її Протоколи 2005 р., а також резолюції Ради Безпеки ООН і документи Міжнародної морської організації (ІМО). Розкрито роль спеціалізованих міжнародних інституцій, регіональних координаційних центрів та міжвідомчих механізмів у забезпеченні безпеки морських перевезень, охороні портової інфраструктури та запобіганні використанню морського простору для терористичних цілей.

Наукова новизна полягає у комплексному поєднанні аналізу міжнародних норм із дослідженням інституційних механізмів їх реалізації, а також у виявленні прогалин у чинній системі правового регулювання, що ускладнюють ефективну координацію між державами та міжнародними організаціями. Запропоновано авторську класифікацію моделей міжнародної взаємодії у сфері морської безпеки та визначено критерії їхньої ефективності.

Практична значущість дослідження полягає у формулюванні рекомендацій щодо гармонізації національного законодавства з міжнародними стандартами, удосконалення процедур обміну розвідувальною інформацією, підвищення рівня підготовки екіпажів та портового персоналу, а також розробки механізмів оперативного реагування на терористичні загрози у відкритому морі. Окрему увагу приділено проблемам юрисдикції, санкційним режимам та правозастосуванню у транскордонних операціях.

Ключові слова: міжнародне морське право, протидія тероризму, морська безпека, міжнародне співробітництво, Конвенція SUA, ІМО, санкційні режими, юрисдикція.

The article offers a comprehensive examination of the institutional and normative foundations of international cooperation in countering maritime terrorism, taking into account contemporary global security challenges and the growing threats to sea lines of communication. It analyses the key international treaties and conventions forming the legal framework for inter-State cooperation, including the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), the 1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention) and its 2005 Protocols, as well as relevant United Nations Security Council resolutions and International Maritime Organization (IMO) instruments. The study highlights the role of specialised international bodies, regional coordination centres, and inter-agency mechanisms in safeguarding maritime transport, protecting port infrastructure, and preventing the use of maritime space for terrorist purposes.

The novelty of the research lies in combining a doctrinal analysis of international legal norms with an institutional perspective on their implementation, and in identifying regulatory gaps that hinder effective coordination between States and international organisations. The author proposes a classification of models of international interaction in the field of maritime security and defines criteria for assessing their effectiveness.

The practical significance of the study is reflected in the recommendations for harmonising national legislation with international standards, improving intelligence-sharing procedures, enhancing the training of ship crews and port personnel, and developing rapid response mechanisms to maritime terrorist threats in the high seas. Special attention is given to jurisdictional issues, sanctions regimes, and cross-border law enforcement operations.

Key words: international maritime law, counter-terrorism, maritime security, international cooperation, SUA Convention, IMO, sanctions regimes, jurisdiction.

Інституційні та нормативні засади міжнародного співробітництва у сфері протидії тероризму на морі становлять складний комплекс взаємопов'язаних правових, організаційних та політичних механізмів, що формуються на перетині міжнародного морського права, міжнародного права безпеки та спеціалізованих антитерористичних режимів. Сучасна система протидії терористичним загрозам у морському просторі ґрунтується на поєднанні універсальних міжнародних договорів, регіональних угод, резолюцій Ради Безпеки ООН та внутрішньодержавних актів, що імплементують міжнародні стандарти у національні правові порядки. Як слушно зазначає О. М. Шемшученко, ефективність міжнародно-правових механізмів у цій сфері залежить від їхньої здатності адаптуватися до нових форм терористичної діяльності, зокрема до використання морських шляхів для транспортування зброї, вибухових речовин чи фінансування терористичних мереж через нелегальні морські перевезення [1, с. 412].

Важливим інституційним елементом є Міжнародна морська організація (ІМО), яка, хоча й не має прямого мандату на боротьбу з тероризмом, однак відіграє ключову роль у розробленні обов'язкових для держав-членів стандартів безпеки судноплавства. Зокрема, Міжнародний

кодекс з охорони суден і портових засобів (ISPS Code), прийнятий у рамках Конвенції СОЛАС 1974 року, став одним із перших комплексних інструментів, спрямованих на запобігання актам незаконного втручання у морську діяльність, включно з терористичними загрозами. Як підкреслює М. Н. Шевченко, ISPS Code створив нормативну основу для обов'язкової оцінки ризиків, планування охоронних заходів та міжнародного обміну інформацією між портовими адміністраціями і судновласниками [2, с. 198].

Нормативний вимір міжнародного співробітництва у сфері протидії тероризму на морі значною мірою визначається положеннями Конвенції ООН з морського права 1982 року (UNCLOS), яка встановлює юрисдикційні режими у різних морських зонах та передбачає обов'язок держав співпрацювати у боротьбі з піратством та іншими формами злочинної діяльності на морі. Хоча тероризм прямо не згадується у тексті Конвенції, практика держав та тлумачення міжнародних судових інстанцій свідчать про розширене застосування її положень до випадків терористичних актів у відкритому морі. Як зазначає В. П. Кононенко, це стало можливим завдяки концепції «загрози міжнародному миру та безпеці», яку Рада Безпеки ООН неодноразово застосовувала до терористичних дій у морському просторі [3, с. 256].

Особливе місце у формуванні нормативних засад займають спеціалізовані антитерористичні конвенції, зокрема Міжнародна конвенція про боротьбу з актами незаконного захоплення суден 1988 року (SUA Convention) та Протокол 2005 року до неї, які криміналізують широкий спектр діянь, що можуть бути кваліфіковані як морський тероризм. Ці документи встановлюють обов'язок держав криміналізувати відповідні діяння у національному законодавстві, здійснювати екстрадицію або судове переслідування підозрюваних, а також співпрацювати у сфері обміну інформацією та проведення спільних операцій. На думку Л. А. Тимченко, SUA Convention стала своєрідним «містком» між морським правом і міжнародним кримінальним правом, оскільки вперше уніфікувала підходи до кваліфікації терористичних актів на морі та встановила універсальну юрисдикцію щодо таких злочинів [4, с. 334].

Важливим чинником, що впливає на інституційний вимір співробітництва, є діяльність Ради Безпеки ООН, яка у своїх резолюціях, зокрема 1373 (2001) та 1540 (2004), закріпила обов'язок держав вживати заходів для запобігання терористичним актам, у тому числі у морському просторі, та запровадила механізми моніторингу виконання цих зобов'язань. Як зазначає І. І. Лукашук, ці резолюції фактично створили новий пласт «зобов'язкового міжнародного права», що поєднує елементи класичного договірного регулювання та імперативних приписів, ухвалених у порядку глави VII Статуту ООН [5, с. 145].

Регіональні механізми співробітництва у сфері протидії тероризму на морі демонструють, що ефективність боротьби з цією загрозою значною мірою залежить від здатності держав інтегрувати універсальні міжнародні стандарти у власні безпекові стратегії та координувати дії з сусідами. У цьому контексті особливу увагу привертає діяльність Європейського Союзу, який у рамках Спільної політики безпеки і оборони (CSDP) реалізує низку морських операцій, спрямованих на запобігання терористичним актам та пов'язаним із ними злочинам. Операція «ATALANTA» (EU NAVFOR Somalia), започаткована у 2008 році, хоча й мала первинною метою боротьбу з піратством біля узбережжя Сомалі, поступово інтегрувала антитерористичний компонент, зокрема у сфері моніторингу судноплавних маршрутів та обміну розвідувальною інформацією між державами-членами ЄС та партнерами. Як зазначає Дж. П. Мюллер, досвід «ATALANTA» показав, що боротьба з піратством і морським тероризмом має спільні інструменти, серед яких – постійна присутність військово-морських сил, контроль портів та перевірка підозрілих суден [6, с. 67].

НАТО, у свою чергу, реалізує операцію «Sea Guardian», яка охоплює Середземне море та має серед своїх завдань виявлення і запобігання терористичним загрозам у морському просторі. У межах цієї операції Альянс застосовує комплексний підхід, поєднуючи патрулювання, обмін інформацією з прибережними державами та підтримку національних морських сил у підвищенні їхньої спроможності реагувати на загрози. Як підкреслює К. Л. Боуен, ключовим чинником успіху «Sea Guardian» є інтеграція військових і цивільних структур, що дозволяє оперативно реагувати на інциденти та координувати дії з іншими міжнародними організаціями [7, с. 112].

У Чорноморському регіоні важливу роль відіграють ініціативи в рамках Організації Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС) та регіональні домовленості між прибережними державами щодо обміну інформацією про підозрілі судна, вантажі та маршрути. Україна, як активний учасник цих процесів, інтегрує положення міжнародних конвенцій та резолюцій РБ ООН у власну нормативну базу, зокрема через Закон України «Про боротьбу з тероризмом» та підзаконні акти, що регламентують охорону портів і суден. Як слушно зауважує О. В. Задорожний, для України питання морської безпеки має не лише еко-

номічний, а й безпосередньо оборонний вимір, особливо в умовах збройної агресії та загрози використання морських шляхів для диверсійних і терористичних операцій [8, с. 289].

Важливим аспектом інституційної взаємодії є залучення приватного сектору, зокрема судноплавних компаній, операторів портів та охоронних агентств, до системи забезпечення морської безпеки. Міжнародна практика свідчить, що ефективна протидія тероризму на морі неможлива без чіткої координації між державними органами та приватними суб'єктами, які володіють критичною інфраструктурою та інформаційними ресурсами. Як зазначає Р. Бекман, концепція «Public-Private Partnership» у сфері морської безпеки дозволяє поєднати нормативні вимоги держави з гнучкістю та технологічними можливостями бізнесу, що особливо важливо для своєчасного виявлення загроз [9, с. 54].

Окремої уваги заслуговує питання обміну розвідувальною інформацією, яке є ключовим елементом міжнародного співробітництва. Створення спеціалізованих інформаційних центрів, таких як Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA) чи International Maritime Bureau (IMB), забезпечує оперативне поширення даних про підозрілі інциденти, маршрути та судна. Як підкреслює А. Ч. Тан, ефективність цих центрів залежить від готовності держав ділитися чутливою інформацією, що вимагає високого рівня довіри та узгоджених процедур захисту даних [10, с. 91].

Імплементація міжнародних норм у національні правові системи у сфері протидії тероризму на морі є процесом, що вимагає не лише формального закріплення положень міжнародних договорів у внутрішньому законодавстві, але й створення дієвих механізмів їх практичного застосування. Як зазначає М. М. Гнатовський, формальна ратифікація міжнародних конвенцій без належного інституційного та процедурного забезпечення призводить до ситуації, коли міжнародні зобов'язання залишаються декларативними, а не дієвими [11, с. 174].

В українському контексті прикладом комплексної імплементації є адаптація положень Конвенції SUA та Протоколу 2005 року через внесення змін до Кримінального кодексу України, якими передбачено кримінальну відповідальність за захоплення судна, насильницькі дії проти осіб на борту, використання судна як засобу вчинення терористичного акту та інші пов'язані злочини. Водночас, як слушно зауважує О. В. Кресін, ефективність таких норм залежить від здатності правоохоронних органів та судів застосовувати їх у відповідності до міжнародних стандартів доказування та процедурних гарантій [12, с. 221].

Проблема колізій юрисдикцій у справах про морський тероризм виникає через багаторівневу природу морського простору та різні підходи держав до визначення меж своєї кримінальної юрисдикції. Конвенція ООН з морського права встановлює принципи, за якими прибережна держава має юрисдикцію у своїх внутрішніх водах і територіальному морі, а у відкритому морі діє принцип виключної юрисдикції держави прапора. Однак у випадках терористичних актів, що мають транскордонний характер, часто виникає конкуренція юрисдикцій між державою прапора, державою прибережною, державою громадянства потерпілих та державою, що затримала підозрюваних. Як підкреслює С. Р. Чопра, вирішення таких колізій вимагає гнучкого застосування принципу універсальної юрисдикції, закріпленого у Конвенції SUA, а також укладення двосторонніх або багатосторонніх угод про передачу справ [13, с. 142].

Важливим елементом є питання відповідальності держав за недотримання міжнародних зобов'язань у сфері протидії тероризму на морі. Міжнародна комісія з права у своїх Проктах статей про відповідальність держав за міжнародно-протиправні діяння (2001) передбачає, що

невжиття належних заходів для запобігання терористичним актам, якщо держава знала або повинна була знати про загрозу, може розглядатися як порушення міжнародного зобов'язання. Як зазначає Дж. Кроуфорд, у випадках морського тероризму це положення набуває особливої ваги, оскільки своєчасне реагування часто залежить від ефективності системи моніторингу та обміну інформацією [14, с. 89].

Не менш складним є питання співвідношення міжнародних антитерористичних норм із принципом свободи судноплавства. Надмірне розширення повноважень держав щодо зупинки та огляду іноземних суден у відкритому морі може призвести до зловживань і порушення правомірної комерційної діяльності. Як слушно зауважує В. Л. Толстих, баланс між безпекою та свободою судноплавства є ключовим викликом для сучасного міжнародного морського права, і його досягнення можливе лише за умови чіткого нормативного визначення підстав і процедур втручання [15, с. 367].

Одним із найбільш відомих інцидентів, що вплинув на розвиток міжнародно-правових механізмів протидії тероризму на морі, став випадок із захопленням італійського круїзного лайнера *Achille Lauro* у 1985 році членами Палестинського визвольного фронту. Цей інцидент продемонстрував прогалини у чинних на той час міжнародних нормах, оскільки ані Конвенція ООН з морського права, ані інші універсальні договори прямо не передбачали криміналізації захоплення судна з терористичною метою. Як зазначає Д. Гілмор, саме цей випадок став безпосереднім поштовхом до розробки та прийняття Міжнародної конвенції про боротьбу з актами незаконного захоплення суден (*SUA Convention*) 1988 року, яка вперше встановила універсальну юрисдикцію щодо таких злочинів [16, с. 45].

Іншим знаковим прикладом є атака на есминець ВМС США *USS Cole* у порту Аден (Ємен) у 2000 році, внаслідок якої загинуло 17 американських моряків. Цей інцидент продемонстрував, що терористичні акти можуть бути спрямовані не лише проти цивільних суден, але й проти військових кораблів, що перебувають у мирному заході до іноземного порту. Як підкреслює М. Дж. Петерсон, справа *USS Cole* актуалізувала питання про обов'язок прибережної держави забезпечувати безпеку іноземних суден у своїх портах та про можливість притягнення її до міжнародно-правової відповідальності у разі недотримання цього обов'язку [17, с. 133].

Варто згадати і про серію атак на танкери у Перській затоці та Ормузькій протоці у 2019 році, які, за оцінками низки держав та експертів, мали ознаки державного спонсорування терористичної діяльності. Ці інциденти стали підставою для активізації міжнародних дискусій щодо кваліфікації таких дій як актів тероризму чи агресії, а також щодо правомірності превентивних заходів у відкритому морі. Як зазначає К. Хендерсон, події у Перській затоці продемонстрували, що сучасний морський тероризм часто має гібридний характер, поєднуючи елементи державної та недержавної участі, що ускладнює застосування класичних норм міжнародного права [18, с. 201].

Аналіз цих кейсів свідчить, що кожен значний інцидент ставав каталізатором для перегляду існуючих норм або створення нових інституційних механізмів. Після *Achille Lauro* було прийнято Конвенцію *SUA*; після *USS Cole* – посилено вимоги до охорони портів і суден у рамках *ISPS Code*; після атак у Перській затоці – активізовано міжнародні коаліції з патрулювання стратегічних морських шляхів. Як слушно зауважує Л. М. Ентін, міжнародне право у сфері протидії морському тероризму розвивається реактивно, відповідаючи на конкретні виклики, а не шляхом випереджального нормотворення, що створює ризик постійного відставання від нових форм загроз [19, с. 312].

Водночас практика показує, що навіть після прийняття нових норм їх ефективність залежить від політичної волі

держав до їх виконання та від рівня координації між міжнародними і національними структурами. У цьому контексті важливим є розвиток механізмів спільних розслідувань, обміну доказами та взаємного визнання судових рішень у справах про морський тероризм. Як підкреслює А. Б. Капустін, без належної процесуальної взаємодії навіть найпрогресивніші міжнародні норми залишаються малоефективними [20, с. 189].

Аналіз еволюції інституційних та нормативних засад міжнародного співробітництва у сфері протидії тероризму на морі свідчить, що ця сфера розвивається у тісному взаємозв'язку з глобальними безпековими тенденціями та технологічними змінами у морській галузі. Від перших спроб врегулювати окремі аспекти безпеки судноплавства до сучасної багаторівневої системи, що охоплює універсальні, регіональні та національні механізми, міжнародне право пройшло шлях від фрагментарності до комплексності. Водночас, як показує практика, навіть найдетальніші нормативні акти не гарантують ефективності без належної інституційної координації та політичної волі держав до їх виконання.

Серед ключових тенденцій, що визначають розвиток цієї сфери, можна виокремити: по-перше, зростання ролі превентивних механізмів, зокрема систем моніторингу, обміну розвідувальною інформацією та оцінки ризиків; по-друге, посилення взаємодії між державними та приватними суб'єктами, що володіють критичною морською інфраструктурою; по-третє, поступову інтеграцію антитерористичних заходів у ширші стратегії морської безпеки, які охоплюють також боротьбу з піратством, контрабандою та незаконним рибальством. Як зазначає Р. Колб, сучасна модель морської безпеки є «мережевою», тобто такою, що базується на горизонтальних зв'язках між численними акторами, а не лише на вертикальних структурах державного управління [21, с. 77].

Водночас існують і суттєві виклики. По-перше, це проблема юрисдикційних колізій, яка ускладнює притягнення винних до відповідальності та створює прогалини у правозастосуванні. По-друге, нерівномірний рівень імплементації міжнародних норм у національні правовпорядки, що призводить до «слабких ланок» у глобальній системі безпеки. По-третє, ризик політизації антитерористичних заходів, коли окремі держави можуть використовувати їх як інструмент тиску або виправдання для обмеження свободи судноплавства. Як слушно зауважує І. Браунлі, баланс між безпекою та свободою є не лише юридичною, але й політичною проблемою, вирішення якої потребує постійного діалогу між державами [22, с. 421].

З огляду на проведений аналіз, доцільно сформулювати низку пропозицій щодо вдосконалення міжнародного співробітництва у цій сфері. По-перше, необхідно розробити універсальний міжнародний інструмент, який би прямо визначав поняття «морський тероризм» та встановлював єдині стандарти його криміналізації, процесуальної взаємодії та обміну доказами. По-друге, варто посилити мандат Міжнародної морської організації у сфері антитерористичної діяльності, надавши їй координаційні повноваження щодо обміну інформацією та проведення спільних навчань. По-третє, слід розширити практику укладення регіональних угод про спільне патрулювання та оперативне реагування на інциденти, особливо у стратегічно важливих морських районах. По-четверте, необхідно створити глобальну платформу публічно-приватного партнерства у сфері морської безпеки, яка б об'єднувала держави, судноплавні компанії, портові адміністрації та страхові організації для спільної оцінки ризиків і розробки превентивних заходів.

Таким чином, інституційні та нормативні засади міжнародного співробітництва у сфері протидії тероризму на морі перебувають у стані постійної еволюції, зумовленої як новими викликами, так і накопиченням практичного

досвіду. Їх подальший розвиток вимагатиме поєднання гнучкості у реагуванні на нові загрози з дотриманням фундаментальних принципів міжнародного права, зокрема свободи судноплавства, суверенної рівності держав та невтручання у внутрішні справи. Лише за умови

комплексного підходу, що поєднає універсальні стандарти, регіональні ініціативи та національні зусилля, можна забезпечити ефективну та стійку систему протидії морському тероризму, здатну відповідати на виклики XXI століття.

ЛІТЕРАТУРА

1. Шемшученко О. М. Міжнародне право : сучасний стан і перспективи розвитку : монографія. Київ : Юридична думка, 2019. 496 с.
2. Шевченко М. Н. Міжнародно-правові засади забезпечення безпеки мореплавства : монографія. Одеса : Фенікс, 2020. 312 с.
3. Кононенко В. П. Міжнародне морське право: проблеми теорії та практики : монографія. Київ : Наук. думка, 2018. 472 с.
4. Тимченко Л. А. Міжнародне кримінальне право: підручник. Харків : Право, 2021. 584 с.
5. Лукашук І. І. Міжнародне право. Загальна частина : підручник. Київ : Алерта, 2017. 480 с.
6. Müller J. P. Maritime Security and EU Naval Operations: monograph. Brussels : Centre for European Policy Studies (CEPS), 2020. 198 p.
7. Bowen C. L. NATO's Maritime Security Strategy : monograph. London : Routledge, 2019. 264 p.
8. Задорожній О. В. Міжнародне право в умовах збройного конфлікту : монографія. Київ : Юрінком Інтер, 2022. 656 с.
9. Beckman R. Public-Private Partnerships in Maritime Security : monograph. Singapore : NUS Press, 2021. 284 p.
10. Tan A. C. Intelligence Sharing in Maritime Counter-Terrorism : monograph. New York : Springer, 2020. 224 p.
11. Гнатовський М. М. Імплементация норм міжнародного права у правову систему України : монографія. Київ : Юридична думка, 2018. 328 с.
12. Кресін О. В. Міжнародне право і національна юрисдикція : монографія. Київ : Наук. думка, 2020. 384 с.
13. Chopra S. R. Jurisdictional Conflicts in Maritime Terrorism Cases : monograph. The Hague : Asser Press, 2019. 296 p.
14. Crawford J. The International Law Commission's Articles on State Responsibility: Introduction, Text and Commentaries : monograph. Cambridge : Cambridge University Press, 2002. 387 p.
15. Толстих В. Л. Міжнародне публічне право : підручник. Київ : Юрінком Інтер, 2021. 648 с.
16. Gilmore D. Maritime Terrorism and the Law of the Sea : monograph. Oxford : Hart Publishing, 2017. 312 p.
17. Peterson M. J. Security Obligations of Port States in Counter-Terrorism : monograph. Leiden : Brill, 2020. 256 p.
18. Henderson C. Hybrid Threats at Sea: Legal Challenges : monograph. Cambridge : Cambridge University Press, 2021. 288 p.
19. Ентін Л. М. Міжнародна безпека і право : монографія. Київ : Юрінком Інтер, 2020. 368 с.
20. Капустін А. Б. Міжнародне кримінальне співробітництво : монографія. Київ : Алерта, 2019. 560 с.
21. Kolb R. Maritime Security Networks : monograph. Geneva : Graduate Institute Publications, 2022. 244 p.
22. Brownlie I. Principles of Public International Law / ed. by James Crawford. 9th ed. Oxford : Oxford University Press, 2019. 785 p.

Дата першого надходження рукопису до видання: 19.09.2025
 Дата прийнятого до друку рукопису після рецензування: 20.10.2025
 Дата публікації: 29.10.2025