

The training of future officers needs to be reformatted taking into account the dynamism of the information and technical process to ensure the possibility of quick adaptation to new conditions.

It is proposed to divide the conflicts in operative and search activity into positive and negative.

Attention is drawn to the need to review the methodology of training officers of operative and search units, taking into account the needs of modernity and the information and technical features of information transmission during communication.

It is indicated that it is necessary to take into account the change in the modern communicative space, that is, the socio-psychological environment in which communication is carried out. After all, the full-scale russian invasion completely changed the socio-psychological conditions of Ukrainian society, which affected all spheres of its existence. Ukrainian society has become more sensitive, emotional, and mentally burdened, which collectively increases its conflict.

It is necessary to prepare for the fact that the further implementation of operative-search activities will be accompanied by increased conflict between objects of operative communication, which will require active actions on the part of subjects of operational-search activities to prevent conflicts and minimize their negative consequences.

Proposals have been made to ensure the training of future officers of operational-search units taking into account modern realities to ensure the effective performance of tasks of operational-search activity.

**Keywords:** *operative communication, communication, conflict, psychology, method of contact interaction. operative and search activity, training of future officers.*

УДК 341.4

DOI: 10.31733/2078-3566-2023-1-315-322

**Юрій ОВЕРЧЕНКО**<sup>©</sup>

викладач

*(Національна академія Державної прикордонної  
служби України імені Богдана Хмельницького,  
м. Хмельницький, Україна)*

## **ДЕСТАБІЛІЗАЦІЙНИЙ ВПЛИВ МОРСЬКОГО ТЕРОРИЗМУ НА СВІТОВУ ПРОДОВОЛЬЧУ БЕЗПЕКУ**

Висвітлено дестабілізаційний вплив морського тероризму на світову продовольчу безпеку та можливості оперативних підрозділів розвідувальних служб у протидії цьому негативному явищу. Визначено, що проблема морського тероризму сьогодні залишається однією з найактуальніших, що значно впливає на торгове судноплавство в певних районах Світового океану, а також на стан регіональної безпеки. Підсумовується, що успішна протидія морському тероризму, котрий безпосередньо створює загрозу світовій продовольчій безпеці, що наочно продемонстрували російські терористи, на пряму залежить від ефективної діяльності оперативних підрозділів шляхом здобуття розвідувальної інформації та обміну цією інформацією в межах міжнародного співробітництва. Адже, враховуючи транскордонний характер морського тероризму, тільки консолідовані міжнародні зусилля забезпечать успіх контртерористичних заходів.

**Ключові слова:** *морський тероризм, міжнародний тероризм, тероризм на морському транспорті, оперативно-розшукова діяльність, антитерористична діяльність, антитерористичні заходи, інформація, ефективність.*

**Постановка проблеми.** Пересічний громадянин сприймає піратство як явище давнини, що дійшло до нас у вигляді розповідей, оповідань та сюжетів кінематографа про морських розбійників, які захоплювали морські судна. Та це не так, адже піратство живе й сьогодні і повністю позбавлене романтизму, оскільки належить до категорії міжнародного тероризму і є однією з найнебезпечніших форм злочинності, що суттєво дестабілізує нормальний розвиток міжнародних відносин [5, с. 3].

У новітній історії перша хвиля міжнародного тероризму, початком якої західні аналітики вважають 1968 рік, прокотилася численними терактами в різних країнах світу, переважно на авіалініях і повітряних лайнерах. Проте після вжиття авіакомпаніями виняткових заходів безпеки щодо захисту літаків цивільної авіації терористи почали

© Ю. Оверченко, 2023

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-6307-3459>

[Yuriy.A.Overchenko@gmail.com](mailto:Yuriy.A.Overchenko@gmail.com)

атакувати інші цілі: аеропорти, дипломатичні місії, окремих представників великого бізнесу тощо, змушуючи служби безпеки більшості країн звернути увагу на вказані факти. Через це терористи переключили свою увагу на інші, менш захищені цілі, котрими, на думку багатьох зарубіжних аналітиків, стали та найближчим часом будуть, морські цілі як найменш захищені об'єкти.

Такий вибір цілком зрозумілий, адже морське судно важче захистити через його доступність для нападу на воді. Крім того, терористична «привабливість» морських цілей полягає в їх важливості, адже вони перевозять все у великих обсягах, від людей до вантажів, щоб забезпечити рентабельність експлуатації суден. Зокрема, сучасний круїзний лайнер «Harmony of the Seas» (укр. «Гармонія морів») є найбільшим у світі та вміщує на борту 6360 пасажирів та 2400 осіб команди судна [1]. Найбільшим вантажним кораблем у світі називають 450-метровий супертанкер «Knock Nevis», вантажопідйомність якого 565 тис. т, за один раз він міг перевозити нафти на 600 млн доларів [11]. Крім економічного, морські перевезення мають стратегічне та глобальне значення, адже захоплення чи пошкодження суден можуть спричинити катастрофічні наслідки як для економік окремих країн, так і для екології усього світу.

Враховуючи те, що Україна є морською державою, проблема морського тероризму надзвичайно важлива і для нас, адже майже 65 тис. українських моряків працює на тисячах суден під прапорами різних країн світу. Згідно зі статистикою, українські моряки посідають п'яте місце у світі серед екіпажів торговельних суден та друге місце за кількістю заручників, які щорічно потрапляють до рук морських піратів.

Повномасштабне російське вторгнення в Україну 2022 року ще більше загострило проблему, адже держава-агресор відкрито вдалася до здійснення терористичних атак на морі. Так, у 2022 році, за даними Державної прикордонної служби, російські пірати захопили два українських судна з мирними екіпажами, при цьому задіяли кораблі військово-морських сил.

Зокрема, під терористичну атаку потрапили танкер «Афіна» та суховантаж «Принцеса Ніколь», які, перебуваючи в територіальному морі Румунії, отримали команду підійти до військових кораблів ВМС рф, після чого на них було відключено АІС і вони припинили виходити на зв'язок. Російські військові кораблі, порушуючи норми міжнародного морського права, під прикриттям самопроголошеної військової операції, здійснили піратське захоплення двох суден під українським прапором із майже 50 мирними членами екіпажів [14].

Вищевказані дані про піратські напади на судна переконливо доводять, що заходи, котрі застосовуються у боротьбі з цими злочинами, є ще недостатньо ефективними.

**Аналіз публікацій, в яких започатковано вирішення цієї проблеми.** Проблематика міжнародного тероризму, з огляду на свою виключну важливість, є достатньо поширеною темою досліджень. Серед зарубіжних юристів над цією проблематикою працювали: П. Уїлкінсон, Л. Діспо, Г. Денікер. Серед вітчизняних дослідників проблеми морського тероризму загалом слід відзначити О. Бантишева, К. Фетисенко, С. Якимляка, В. Григоряна, В. Дмитриїва та ін.

Аспекти протидії міжнародному тероризму досліджували такі науковці та практики, як: О. Бандурка, М. Вербенський, М. Городецька; О. Долженков, В. Захаров, І. Зубач, Д. Забрда, О. Злагода, О. Кириченко, С. Калюк, І. Коломієць, В. Кохман, Д. Негодченко, Д. Никифорчук, С. Пекарський, М. Погорецький, І. Попов, Е. Рижков, Д. Санакоєв, В. Телійчук, В. Фатхутдінов, О. Христов, Г. Шевчук та ін. Однак зазначені питання досліджувалися здебільшого епізодично, при цьому науковцями надається багато рекомендацій стосовно удосконалення протидії міжнародному тероризму загалом, без урахування специфіки його морського прояву та діяльності саме оперативних підрозділів правоохоронних органів.

Вищевказане підтверджує актуальність обраної тематики та свідчить про необхідність проведення додаткового наукового дослідження, адже війна в Україні показала, що використання терористичних методів війни, у тому числі й на морському транспорті, можуть мати негативний вплив не тільки на економіки країн, що безпосередньо беруть участь у війні, але й на світову економіку загалом та міжнародну продовольчу безпеку зокрема.

**Метою** статті є аналіз науково-теоретичних джерел та практики діяльності оперативних підрозділів щодо мінімізації дестабілізаційного впливу морського

тероризму на світову продовольчу безпеку.

**Виклад основного матеріалу.** Сучасні можливості морських терористів як на тактичному, так і стратегічному рівнях створюють багатобічну, комплексну загрозу безпеці суспільства в міжнародному масштабі, безпеці морського судноплавства, а враховуючи те, що переважна більшість продовольства доставляється морем, то і світовій продовольчій безпеці.

Проблема морського тероризму сьогодні залишається однією з найактуальніших, що значно впливає на торгове судноплавство в певних районах Світового океану, а також на стан регіональної безпеки. Успішна протидія і боротьба з морським тероризмом за сучасних умов неможливі без координації зусиль міжнародного співтовариства і розвитку регіонального співробітництва в частині обміну оперативними даними.

Водночас, не заглиблюючись у наукову дискусію щодо етимології поняття «морський тероризм», приєднуємося до точки зору, що історично піратство й тероризм виникли як паралельні явища, пов'язані з безпекою мореплавства.

У сучасному міжнародному праві піратство (від грецьк. *peirates* – розбійник, пірат) розглядається як грабіж або інші насильницькі дії, що здійснює приватний корабель у міжнародних водах. У словнику міжнародного морського права поняття піратства розглядається як морський розбій (від грецьк. *peirates* і лат. *pirata*) – протиправні насильницькі дії, що вчинені піратським судном (літальним апаратом) у відкритому морі або в будь-якому іншому місці поза юрисдикцією хоч би якої держави [19, с. 48].

Морський тероризм з'являється як особливий різновид піратства, іменованого каперством. Каперство (від голланд. *karper* – морський розбійник) означало «протиправні насильницькі дії збройних приватновласницьких суден (корсарів, каперів) воюючих держав у відкритому морі» [6].

У Середньовіччі каперство набуло форми легалізованого піратства – пограбування суден учинялося за санкцією уряду, тобто воно набуло явно 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 [16, с. 143].

На жаль, зазначена проблема не втратила свої актуальності, і сьогодні морський тероризм розширює географію злочинної діяльності, а вчинені злочини супроводжуються найтяжчими наслідками – загибеллю людей, пограбуванням матеріальних цінностей, забрудненням навколишнього середовища тощо. Розвиток засобів комунікації та технічний прогрес надають тероризму нових можливостей у протиправній діяльності.

При цьому необхідно відрізнити піратів від морських терористів. Пірати – організовані злочинні угруповання бандитів і грабіжників, які ставлять за мету наживу – отримання викупу за судна й вантажі. Терористи ж – убивці з певними ідейними переконаннями. Вони скоюють теракти, висуваючи певні політичні або релігійні вимоги [17, с. 40]. Пірати уникають афішування своїх дій і застосовують силу тільки в останню чергу, морські терористи ж, як правило, прагнуть до афішування насильства і своєї участі у ньому [4, с. 4]. За словами фахівців, піратство й тероризм перетинаються у двох ключових площинах. По-перше, у юридичній: пірати й терористи, як позадержавні формування, відокремлюють себе від своїх держав і створюють екстериторіальні союзи. Вони застосовують злочинні дії проти цивільних осіб в особистих цілях. По-друге, у фінансовій: відомо, що піратів фінансують ісламістські терористичні організації у Сомалі й Індонезії [8, с. 165].

Ще однією характерною рисою сучасного піратства і тероризму є захоплення заручників. Здавна пірати використовували цей метод для отримання наживи, але на сучасному етапі, особливо в регіоні Сомалі, це явище перетворюється на великомасштабне. І якщо раніше вимоги стосовно викупів були незначними, то останнім часом суми, котрі вимагають за звільнення людей, рахують на мільйони доларів [18, с. 281–285].

Міжнародний тероризм сьогодні – це геополітичний виклик усьому світовому співтовариству. Він спирається на підтримку різного рівня екстремістських організацій, одержуючи від них усі необхідні кошти для терористичної діяльності. Аналітики відзначають масштабність та скоординованість дій міжнародних терористів, їх

транскордонний характер [12, с. 68].

Відповідно до офіційних повідомлень останніми роками спостерігається зменшення кількості нападів на судна, хоча ще кілька років тому цей показник зростає. Такий факт можна було б вважати позитивом, проте це не так. Адже морський тероризм сьогодні виходить на новий організаційний рівень, що підвищує рівень його небезпеки.

Зокрема, за даними опублікованого щорічного Звіту Міжнародного морського бюро (далі – ММБ) про випадки піратських нападів і збройного розбою проти суден за 2022 рік, пірати здійснили висадку на борт 95 % суден, що зазнали нападу. При цьому у своєму звіті про морське піратство ММБ повідомляє про 115 інцидентів піратства і збройного розбою проти суден, зафіксованих у 2022 році – це найнижчий зареєстрований рівень за майже три десятиліття.

Водночас загальна статистика піратських нападів за минулі п'ять років має такий вигляд: 2018 р. – 201; 2019 р. – 162; 2020 р. – 195; 2021 р. – 132; 2022 р. – 115 [9]. Для порівняння, за даними ММБ, у 2009 році сомалійські пірати здійснили 217 нападів і захопили 47 суден.

При цьому масштабність, підготовленість та наслідки таких нападів зростають, а отже, можна стверджувати про перехід від кількісних показників до якісних. Тобто численні піратські захоплення морських суден виходять на рівень добре спланованих морських терористичних актів, основною ціллю яких є не стільки отримання матеріальної вигоди, скільки вплив на геополітичні процеси шляхом створення штучних продовольчих криз.

Один із проявів такого морського тероризму ми можемо спостерігати на прикладі дій ВМФ російської федерації, силами якого блокується доставлення зернових культур з українських портів. Тільки шляхом складних переговорів та непублічних поступок вдається тимчасово відкривати морські шляхи та забезпечувати прохід морських торгових суден із портів України, що суттєво підвищує собівартість доставленого продовольства як через збільшення витрат на транспортування, так і через багатократне підвищення страхових зборів.

Деталі сучасних подій із транспортуванням українського продовольства поки не розголошуються через триваючі домовленості та бойові дії. Проте є приклади минулого, на підставі яких можна уявити масштаби впливу тероризму на продовольчу безпеку у світі. Так, напад «Аль-Каїди» на танкер «VLCC Limburg» у жовтні 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 перевантажувалося до 43 тис. контейнерів на місяць, після нього – лише 3 тис. контейнерів. Втрати для економіки країни оцінюються в 2 % від внутрішнього валового продукту [15].

Нерідкими є випадки прямого розстрілу морських суден з автоматичної зброї та гранатометів – вони справляють сильний психологічний вплив на осіб, які беруть участь у міжнародному судноплаванні. Як результат, перериваються морські перевезення або ускладнюється їх здійснення, а деякі перевезення стають нерентабельними, що заподіює державам значний збиток [2].

На підставі аналізу науково-теоретичних джерел, а також повідомлень про факти морського тероризму та піратства можна припустити, що піратство часто є однією з форм впливу, котру використовують морські терористи для досягнення своїх цілей. Таким чином, протидія піратству є одним зі способів протидії морському тероризму, що дозволяє зменшити рівень останнього.

При цьому важливо розуміти, що не всі факти піратства пов'язані з морським тероризмом, адже є непоодинокі випадки, коли, окрім отримання матеріальної вигоди, пірати не переслідують жодних цілей. Зауважимо, що напрацювання дієвих засобів протидії піратству може знизити негативний потенціал морського тероризму, але це не просто.

До основних проблем у протидії піратству можна віднести:

- ресурсні (фінансові) складнощі більшості прибережних «країн третього світу»;
- нездатність урядів цих держав вплинути на ситуацію;
- неможливість постійного перекриття районів піратства наявною кількістю

техніки (патрулювання на сьогодні залишається одним із найбільш ефективних заходів у боротьбі з піратством);

– надання прибережними державами й судновласницькими компаніями хибної статистичної та іншої інформації про напади на судна;

– неузгодженість правових норм і актів, що визначають режим прибережних районів, та ін. [7, с. 43–46].

Що ж до позиції України у протидії морському тероризму, то вона виражена в активній участі у чинних міжнародно-правових актах, взятті на себе визначених цими актами обов'язків, а також в імплементації в українське законодавство положень відповідних міжнародно-правових актів.

Зокрема, Україна бере участь у «Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства» і в «Протоколі про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, що розташовуються на континентальному шельфі». Крім того, Україна взяла до керівництва положення, викладені в документі ММО «Заходи для запобігання незаконним актам проти пасажирів на борті суден» (1985 р.).

Низку пропозицій, сформульованих міжнародною нарадою в 1986 р. у Хосе, було реалізовано в постанові Кабінету Міністрів України № 250 від 16 травня 1992 р. Цією постановою була створена Служба загальної безпеки на судах морського транспорту. Цією ж Постановою затверджене Положення про Службу загальної безпеки державної адміністрації морського транспорту України. Положення передбачало, що Служба загальної безпеки виконує свої функції із забезпечення безпеки мореплавання на судах і в портах, а її структура і штати встановлюються залежно від обсягу і складності поставлених завдань.

Надалі постанову Кабінету Міністрів від 16 травня 1992 р. було скасовано, хоча заходи, передбачені Положенням про Службу загальної безпеки державної адміністрації морського транспорту України, застосовувались.

Після прийняття у грудні 2002 р. Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (далі – Кодекс ОСПС) в Україні навесні 2004 р. був створений спеціальний Координаційний центр, що дістав назву «Агентство морської безпеки». З метою регламентації його діяльності, з урахуванням і на основі Кодексу ОСПС, був розроблений і прийнятий великий пакет документів щодо безпеки на морі.

Деякою мірою питання протидії морському тероризму знайшли відображення й у Кодексі торговельного мореплавання України, ст. 62 якого регламентує дії капітана у випадку військової небезпеки і зобов'язує його застосовувати всі необхідні і можливі заходи для порятунку людей, які знаходяться на судні, і не допустити захоплення судна, документів, вантажу й іншого майна, що на ньому знаходяться.

З іншого боку, без відповідних шляхів реалізації нормативно-правові акти не здатні вплинути на ситуацію. Більше того, правозастосування має бути дієвим та ефективним, що важко сказати про заходи протидії морському тероризму. Адже зазвичай така протидія зводиться до звільнення заручників шляхом викупу, що тільки стимулює терористів до вчинення нових злочинів.

Саме тому ефективна протидія морському тероризму має забезпечувати консолідацію зусиль на міжнародному рівні, усунення підґрунтя для такого протиправного діяння, вироблення комплексу заходів проти піратства і тероризму [7, с. 43–46].

Враховуючи те, що більшість злочинів, у тому числі й міжнародних, виявляються оперативним шляхом, найбільш ефективне співробітництво в оперативно-розшуковій сфері здатне позитивно вплинути на протидію міжнародному тероризму.

Зокрема, виокремлюють такі основні форми співробітництва держав в оперативно-розшуковій діяльності: обмін оперативно-розшуковою, правовою та іншою інформацією; профілактика, розкриття та розслідування злочинів, стосовно яких укладені спеціальні угоди між державами; розшук і затримання злочинців на підставі договірних відносин або разових звернень однієї держави до іншої; видача злочинців іншій державі або міжнародному органу для кримінального переслідування; передача осіб, засуджених до позбавлення волі, для відбування покарання в державі, громадянами якої вони є, або до країни, де вони постійно проживають; передача органам іншої держави нагляду за умовно засудженими або умовно звільненими правопорушниками; захист прав і свобод громадян однієї держави при здійсненні правосуддя в іншій країні;

спільне вивчення причин та інших проблем злочинності, а також обмін досвідом роботи поліцейських та інших органів; підготовка кадрів, надання експертних послуг, постачання спеціальних науково-технічних засобів і надання матеріально-технічної допомоги іншим державам [13; 10, с. 13; 3, с. 72–73].

Зменшення бюрократії у міжнародному оперативно-розшуковому співробітництві дозволить у декілька разів підвищити ефективність протидії міжнародному тероризму, обмежуючи можливості не тільки здійснення терористичних актів, а й використання результатів такої діяльності. У цьому випадку можна провести аналогію з ринком, коли попит формує пропозицію: не буде вигоди від терористичної діяльності – зменшиться її пропозиція.

Крім того, важливість міжнародного співробітництва оперативних підрозділів у сфері протидії морському тероризму полягає у тому, що отримана розвідувальна інформація є важливим інструментом впливу під час переговорних процесів, що здійснюються при обговоренні умов звільнення заручників, відкриття морських шляхів тощо. Від того, якою буде позиція під час переговорів, може залежати успіх антитерористичних заходів та ймовірність повторення фактів тероризму в майбутньому.

**Висновки.** Таким чином, успішна протидія морському тероризму, котрий безпосередньо створює загрозу світовій продовольчій безпеці, що наочно продемонстрували російські терористи, напряду залежить від ефективної діяльності оперативних підрозділів шляхом здобуття розвідувальної інформації та обміну цією інформацією в межах міжнародного співробітництва. Адже, враховуючи транскордонний характер морського тероризму, тільки консолідовані міжнародні зусилля забезпечать успіх контртерористичних заходів.

#### Список використаних джерел

1. Chavdar Chaney. Harmony of the Seas. *Wayback machine* : *Internet archive*. URL : <https://web.archive.org/web/20160313115635/http://www.cruiseshipdeckplan.com/harmony-of-the-seas/>.
2. Аль-Каида готує теракти на морських путях. URL : [https://flot3000.com/ru/news/17336?utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F#](https://flot3000.com/ru/news/17336?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F#).
3. Бандурка О. М. Оперативно-розшукова діяльність : підруч. Харків : Вид-во Нац. ун-ту внутр. справ, 2002. Ч. I. 336 с.
4. Бантишев О. Ф. Тероризм та суміжні з ним злочини. Київ, 2018. С. 3–5.
5. Барановский А. Все на борьбу с пиратами. *Cargo News*. 2001. 15 мая. С. 3–8.
6. Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. Київ ; Ірпінь : ВТФ «Перун», 2002. 1440 с.
7. Глебов Р. С. Морське піратство і тероризм : *матеріали II-ї студентської наукової конференції «Законодавчі та організаційно-технічні засади дослідження впливу надзвичайних ситуацій техногенного і природного характеру на безпеку життєдіяльності людини»*. Харків : Нац. ун-т «Юрид. акад. України», 2011. С. 43–46.
8. Ємельянов В. П. Тероризм та злочини терористичної спрямованості. Харків : Рубікон, 2019. 319 с.
9. Звіт про морське піратство у 2022 році. *Профспілка робітників морського транспорту України*. URL : <https://mtwtu.org.ua/news/zvit-pro-morske-piratstvo-u-2022-roci>.
10. Міжнародне співробітництво органів внутрішніх справ з правоохоронними органами зарубіжних країн: проблеми теорії та практики : *матеріали круглого столу (м. Дніпропетровськ, 23 верес. 2010 р.)*. Дніпропетровськ : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2010. 216 с.
11. Найбільший корабель у світі. *THE EPOCH TIMES*. URL : <https://www.epochtimes.com.ua/life/life/naybilshiy-korabel-u-sviti-110509.html>.
12. Оппенгейм Л. Розслідування терористичних актів : навч. посібник. Київ : Дакор, 2017. 160 с.
13. Панасюк С. А., Ніколайчук В. А., Стрілець Б. В., Попов І. О. Науково-практичний коментар Закону України «Про оперативно-розшукову діяльність» ; за заг. ред. В. Я. Машока. Київ : Професіонал, 2011. 302 с.
14. Російські пірати захопили два українських судна із мирними екіпажами. *Intent*. URL : <https://intent.press/news/world/2022/rosijski-pirati-zahopili-dva-ukrayinskih-sudna-iz-mirnimi-ekipazhami/>.
15. Стефанчишен Р. В. Тероризм на морі (концептуально-правовий аналіз). *Науковий вісник публічного та приватного права*. Вип. 3–2, 2020. С. 208–213.
16. Стиб Дж. Обеспечение законности на море и на побережье : *матер. Междунар. конф. по морскому праву / Ин-т междунар.-правовых исследований; МО США. Нью-Йорк, 1998. Ч. VII. С. 143.*
17. Шестопалова Л. М. Зміст поняття «тероризм» та «терористичний акт». *Вісник Академії управління МВС*. 2018. № 3. С. 40–58.

18. Юнку І. І. Співвідношення та розмежування морського піратства та тероризму на морі. *International scientific conference «Maritime security of the Baltic-Black sea region: challenges and threats» : conference proceedings (December 23, 2021)*. Odessa : Izdevniciba «Baltija Publishing». 420 p.
19. Якимляк С. Пірати ХХІ століття. *Вісник України*. 2016. № 7. С. 46–48.

Надійшла до редакції 02.03.2023

### References

1. Chavdar Chaney. Harmony of the Seas. *Wayback machine : Internet archive*. URL: <https://web.archive.org/web/20160313115635/http://www.cruiseshipdeckplan.com/harmony-of-the-seas/>.
2. Al-Kayda hotovyt terakty na morskyykh putiakh. URL : <http://e-finance.som.ua/ru/incidents/2010/01/11/>.  
[https://flot3000.com/ru/news/17336?utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F#](https://flot3000.com/ru/news/17336?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F#).
3. Bandurka, O. M. (2002) Operatyvno-rozshukova diialnist [Operative and investigative activity] : pidruch. Kharkiv : Vyd-vo nats. un-tu vnutr. sprav. Ch. I. 336 p. [in Ukr.].
4. Bantishev, O. F. Teroryzm ta sumizhni z nym zlochyyny [Terrorism and related crimes]. Kyiv, 2018. pp. 3–5. [in Ukr.].
5. Baranovskiy A. Vse na borbu s pyratamy. *Cargo News*. 2001. 15 maia. S. 3–8.
6. Velykyi tlumachnyi slovnyk suchasnoi ukrainskoi movy [A large explanatory dictionary of the modern Ukrainian language] / uklad. i holov. red. V. T. Busel. Kyiv ; Irpin : VTF «Perun», 2002. 1440 p. [in Ukr.].
7. Hliebov, R. S. (2011) Morske piratstvo i teroryzm [Maritime piracy and terrorism] : materialy II-yi studentskoi naukovoii konferentsii «Zakonodavchi ta orhanizatsiino-tekhnichni zasady doslidzhennia vplyvu nadzvychainykh sytuatsii tekhnohennoho i pryrodnoho kharakteru na bezpeku zhyttiedialnosti liudyny». Kharkiv : Nats. un-t «Iuryd. akad. Ukrainy». pp. 43–46. URL: [http://library.nulau.edu.ua/POLN\\_TEXT/SBORNIKI\\_2012/OBGD\\_2011.pdf](http://library.nulau.edu.ua/POLN_TEXT/SBORNIKI_2012/OBGD_2011.pdf). [in Ukr.].
8. Iemelianov, V. P. (2019) Teroryzm ta zlochyyny terorystychnoi spriamovanosti [Terrorism and terrorist-oriented crimes]. Kharkiv : Rubikon. 319 p. [in Ukr.].
9. Zvit pro morske piratstvo u 2022 rotsi [Report on maritime piracy in 2022]. *Profspilka robotnykiv morskoho transportu Ukrainy*. URL : <https://mtwtu.org.ua/news/zvit-pro-morske-piratstvo-u-2022-roci>. [in Ukr.].
10. Mizhnarodne spivrobotnytstvo orhaniv vnutrishnikh sprav z pravookhoronnymy orhanamy zarubizhnykh krain: problemy teorii ta praktyky [International cooperation of internal affairs bodies with law enforcement agencies of foreign countries: problems of theory and practice] : *materialy kruholoho stolu* (Dnipropetrovsk, 23 veresnia 2010 r.). Dnipropetrovsk : Dniprop. derzh. un-t vnutr. sprav, 2010. 216 p. [in Ukr.].
11. Naibilshyi korabel u sviti [The largest ship in the world]. *THE EPOCH TIMES*. URL: <https://www.epochtimes.com.ua/life/life/naybilshiy-korabel-u-sviti-110509.html>. [in Ukr.].
12. Oppenheim, L. (2017) Rozsliduvannia terorystychnykh aktiv [Investigation of terrorist acts] : navch. posibnyk. Kyiv : Dakor. 160 p. [in Ukr.].
13. Panasiuk, S. A., Nikolaichuk, V. A., Strilets, B. V., Popov, I. O. (2011) Naukovo-praktychnyi komentar Zakonu Ukrainy «Pro operatyvno-rozshukovu diialnist» [Scientific and practical commentary on the Law of Ukraine «On operative investigative activity»] ; za zah. red. V. Ya. Matsiuka. Kyiv : Profesional. 302 p. [in Ukr.].
14. Rosiiski piraty zakhopyly dva ukrainskykh sudna iz myrnymy ekipazhamy [Russian pirates seized two Ukrainian ships with peaceful crews]. *Intent*. URL : <https://intent.press/news/world/2022/rosijski-pirati-zahopili-dva-ukrayinskih-sudna-iz-mirnimi-ekipazhami/>. [in Ukr.].
15. Stefanchyshen, R. V. (2020) Teroryzm na mori (kontseptualno-pravovyi analiz) [Terrorism at sea (conceptual and legal analysis)]. *Naukovyi visnyk publichnoho ta pryvatnoho prava*. Vyp. 3–2. pp. 208–213. URL: <http://nvppp.in.ua/vip/2020/3-2/38.pdf>. [in Ukr.].
16. Styb Dzh. (1998) Obespecheniye zakonnosti na more i na poberezhye [Ensuring legality at sea and on the coast] : mater. Mezhdunar. konf. po morskomu pravu / In-t mezhdunar.-pravovykh issledovaniy; MO SShA. New-Port, part. VII, pp. 143. [in russ.].
17. Shestopalova, L. M. (2018) Zmist poniat «teroryzm» ta «terorystychnyi akt» [Content of the terms «terrorism» and «terrorist act»]. *Visnyk Akademii upravlinnia MVS*. № 3. pp. 40–58. [in Ukr.].
18. Iunku, I. I. Spivvidnoshennia ta rozmezhuvannia morskoho piratstva ta teroryzmu na mori [Correlation and distinction between maritime piracy and terrorism at sea]. *International scientific conference «Maritime security of the Baltic-Black sea region: challenges and threats» : conference proceedings (December 23, 2021)*. Odessa : Izdevniciba «Baltija Publishing». 420 p. [in Ukr.].
19. Iakymliak, S. (2016) Piraty ХХІ stolittia [Pirates of the 21st century]. *Viisko Ukrainy*. № 7. pp. 46–48. [in Ukr.].

ABSTRACT

**Yuriy Overchenko. The influence of the level of information and analytical provision of operative and search activities on the efficiency of anti-terrorist measures.** The article highlights the destabilizing impact of maritime terrorism on global food security and the capabilities of operational units of intelligence services in countering this negative phenomenon.

It was determined that the problem of maritime terrorism today remains one of the most relevant and significantly affects merchant shipping in certain areas of the World Ocean, as well as the state of regional security. It is noted that successful countermeasures and the fight against maritime terrorism under modern conditions are not possible without coordination of the efforts of the international community and the development of regional cooperation in terms of the exchange of operative data.

It was found that, despite their similarities, the concepts of maritime terrorism and piracy have a fundamental difference. Pirates are organized criminal gangs of bandits and robbers, whose goal is to make a living – obtaining a ransom for ships and cargo. Terrorists are killers with certain ideological beliefs. They commit terrorist attacks, making certain political or religious demands.

According to official reports, in recent years there has been a decrease in the number of attacks on ships, although a few years ago, this indicator was increasing. Such a fact could be considered positive, but it is not. After all, maritime terrorism today reaches a new organizational level, which increases the level of its danger.

It is established that the scale, preparedness and consequences of terrorist attacks on maritime objects are increasing, and therefore, there is a transition from quantitative to qualitative indicators. That is, numerous pirate captures of sea vessels rise to the level of well-planned maritime terrorist acts, the main goal of which is not so much obtaining material benefits as influencing geopolitical processes through the creation of artificial food crises.

Successful countermeasures against maritime terrorism, which directly poses a threat to world food security, as clearly demonstrated by Russian terrorists, directly depends on the effective operation of operational units, by obtaining intelligence information and being able to exchange this information within the framework of international cooperation. After all, given the cross-border nature of maritime terrorism, only consolidated international efforts will ensure anti-terrorist success.

**Keywords:** *maritime terrorism, international terrorism, terrorism on maritime transport, operative and search activity, anti-terrorist activity, anti-terrorist measures, information, effectiveness.*

УДК 343.138

DOI: 10.31733/2078-3566-2023-1-322-330



**Анатолій ШИЯН**<sup>©</sup>

*викладач*

*(Дніпропетровський державний університет  
внутрішніх справ, м. Дніпро, Україна)*

**ВИКОРИСТАННЯ МАТЕРІАЛІВ ДОСУДОВОГО  
РОЗСЛІДУВАННЯ ПІД ЧАС СУДОВОГО РОЗГЛЯДУ  
КРИМІНАЛЬНОГО ПРОВАДЖЕННЯ В СУДІ ПЕРШОЇ  
ІНСТАНЦІЇ: ТЕОРЕТИЧНІ ТА ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ**

У статті зроблено висновок, що положення Кримінального процесуального кодексу України (далі – КПК України) не зобов'язують прокурора, який підтримує обвинувачення в суді першої інстанції, надсилати до суду разом із обвинувальним актом усі матеріали досудового розслідування. Водночас відсутність у суді цих матеріалів впливає на швидкість та об'єктивність встановлення обставин кримінального правопорушення, дослідження доказів, прийняття законного та справедливого судового рішення. Цей недолік слід коригувати внесенням змін та доповнень до кримінального процесуального законодавства України.

**Ключові слова:** *матеріали досудового розслідування, суд першої інстанції, підготовче провадження, судовий розгляд, кримінальна справа, сторони судового провадження, учасники судового провадження.*

© А. Шиян, 2023

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-8294-271X>

[k\\_kpd@dpuvs.in.ua](mailto:k_kpd@dpuvs.in.ua)