

НАЧАСНІ ВИКЛИКИ БЕЗПЕЦІ У БАСЕЙНІ ЧОРНОГО МОРЯ

Горб В. В.

аспірант

Одеського державного університету внутрішніх справ

ORCID ID: 0009-0003-8919-6790

Анотація. Події останнього десятиліття є яскравим індикатором гібридизації традиційних форм військового протистояння. Сьогодні серед форвардів в просуванні політики ескалації конфліктів та агресивного зовнішньополітичного курсу перебуває російська федерація (рф), оскільки починаючи з замаху на анексію Кримського півострову у 2014 році та військового вторгнення в Україну у 2022 тактика і стратегія її дій по відношенню до незалежних територій суміжних держав стає дедалі прогнорозованою. Особливе занепокоєння таким станом речей у автора викликає ситуація у басейні Чорного моря, де викрито численні факти нехтування нормами міжнародного права у сфері використання морського простору, зокрема, глобального принципу свободи судноплавства. Автором висвітлено основні ініційовані чи спровоковані російською стороною події та чинники, що створили загрози глобальній та регіональній безпеці й зазначено на невідворотних наслідках таких дій. Шляхом акцентування на деяких кількісних показниках завданої росією шкоди подано висновок про неприпустимість нехтування загальноприйнятими правилами безпеки судноплавства. На підставі висвітлених в статті фактів та ознак порушення країною-агресором правил експлуатації створених в інтересах безпеки на морі автоматизованих інформаційних систем, охарактеризовано можливі варіанти правової оцінки таких діянь в межах кримінального законодавства України. Наведено перелік основоположних нормативних актів міжнародного права у сфері використання моря, зазначено на праві мирного проходження через територіальне море всіх суден та зауважено на низькій релевантності окремих загальноприйнятих конвенцій і угод внаслідок безкарного перешикоджання росією судноплавству задля завдання шкоди економічним інтересам України. Згадано про основні інститути-гаранти безпеки: НАТО, ЄС, ОЧЕС, а також сформовані пропозиції щодо ключових кроків до поліпшення безпекової ситуації в Чорноморському басейні.

Ключові слова: Чорноморський басейн, безпека, анексія, свобода судноплавства, автоматизовані інформаційні системи, MarineTraffic, AIS.

Horb V. V. CURRENT SAFETY CHALLENGES IN THE BLACK SEA BASIN

Abstract. The events of the last decade are a vivid indicator of the hybridization of traditional forms of military confrontation. Today, the Russian Federation (RF) is among the frontrunners in promoting the policy of escalation of conflicts and an aggressive foreign policy course, since starting with the attempted annexation of the Crimean Peninsula in 2014 and the military invasion of Ukraine in 2022, the tactics and strategy of its actions in relation to the independent territories of neighboring states have become increasingly predictable. The author is particularly concerned about this state of affairs in the Black Sea basin, where numerous facts of disregard for the norms of international law in the use of maritime space, in particular, the global principle of freedom of navigation, have been exposed. The author highlighted the main events and factors initiated or provoked by the Russian side that created threats to global and regional security and indicated the inevitable consequences of such actions. By focusing on some quantitative indicators of the damage caused by Russia, a conclusion is presented on the inadmissibility of neglecting the generally accepted rules of shipping safety. Based on the facts and signs of violations by the aggressor country of the rules of operation of automated information systems created in the interests of safety at sea, described in the article, possible options for legal assessment of such acts within the criminal legislation of Ukraine are described. The list of fundamental normative acts of international law in the field of sea use is given, the right of peaceful passage through the territorial sea of all ships is indicated, and the low relevance of certain generally accepted conventions and agreements is noted due to Russia's impunity in obstructing shipping in order to harm the economic interests of Ukraine. The main security guarantor institutions: NATO, EU, BSEC were mentioned, as well as proposals were made regarding key steps to improve the security situation in the Black Sea basin.

Key words: Black Sea Basin, Security, Annexation, Freedom of Navigation, Automated Information Systems, MarineTraffic, AIS.

Вступ. Постановка проблеми. Після розпаду СРСР рф успадкувала більшість його вад, серед яких і стало розпалювання геополітичних конфліктів, фінансова й військова

підтримка незаконних збройних формувань, силове захоплення суверенних територій пострадянського простору – Молдови, Азербайджану, Грузії, України. Російська «техно-

логія» при цьому залишається незмінною: на анексованих територіях виникають квазідержави на кшталт Придністровської Молдавської Республіки, Нагірного Карабаху, Абхазії, Південної Осетії, Донецької, Луганської народних республік.

Подальший сценарій таких анексій також типовий: нові мілітаризовані утворення стають ізольованими від економічного, політичного і правового порядку Європи і світу, а загальноприйняті демократичні цінності деградують.

Чорноморський регіон завжди мав стратегічне значення не лише для «місцевих» гравців – України, Молдови, Румунії, Болгарії, Туреччини, Грузії, однак замах росії на окупацію Кримського півострову зруйнував баланс системи безпеки в Чорноморському регіоні, налагоджений після Другої світової війни і призвів до нових геополітичних протистоянь.

Криза в російсько-українських відносинах мала місце ще наприкінці 2003 року під час конфлікту навколо острова Тузли. Рішучі військові контрзаходи завадили втраті частинки території.

Тимчасова окупація українського Криму додала російським керманічам впевненості у безкарності своїх дій.

У листопаді 2018 року рф заблокувала перехід з Чорного до Азовського моря та захопила три військові кораблі Військово-Морських Сил України разом з екіпажами в районі Керченської протоки. Ігноруючи рішення Міжнародного трибуналу ООН з морського права росія продовжувала утримувати моряків і судна. Надалі, всупереч принципу свободи судноплавства багаточисленні блокування і огляди суден у Чорному і Азовському морях регулярно продовжувались, і не лише українських.

Продовжуючи нав'язування політики домінування, у лютому 2020 року в територіальних водах Азовського моря російські прикордонники затримали малий плавзасіб з чотирма українськими рибалками. За фактом незаконного захоплення громадян України націліцією відкрите кримінальне провадження. Втім, зважаючи на значний доробок практики Європейського суду з прав людини [1], відстоювання демократичних цінностей та прин-

ципу верховенства права під час подібних прецедентів доцільно здійснювати саме у цій інституції.

Повномасштабне військове вторгнення рф в Україну у лютому 2022 року стало кульмінацією безкарності росіян у Понтійському басейні. З перших днів ескалації збройного конфлікту російські військові кораблі заблокували українські чорноморські порти. Чотирьохмісячна блокада та обумовлена нею неможливість експорту зерна спровокували продовольчу кризу у бідних країнах. Так, у Судані середня ціна на базовий продовольчий кошик наприкінці червня 2022 року була на 700% вищою, ніж у середньому за останні п'ять років, у Сирії – на 400%, в Ефіопії – на 139%. За підрахунками Продовольчої і сільськогосподарської Організації Об'єднаних Націй російське вторгнення збільшило кількість хронічно голодуючих людей на 10,7 млн, а кількість страждаючих від гострої нестачі продовольства і тих, хто перебуває під загрозою голоду на 20 млн [2].

Зазначені показники є наочними доказами неприпустимості дисбалансу безпеки у Чорноморському басейні та його монополізації будь-якою приморською державою. Зухвалість росії та її прагнення до геополітичного домінування у регіоні є сигналом до переосмислення вироблених політик колективної безпеки та їх реновації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, у яких висвітлювались проблеми у різноманітних сферах використання Чорного моря, засвідчив про достатню привабливість цієї тематики як для науковців, так і представників мас-медіа. Найбільш затребуваними залишаються військовий, економічний, екологічний, безпековий, міжнародний, туристичний аспекти.

Потужні наукові розробки через призму безпекових ризиків у Чорноморському регіоні напередодні війни проводились представниками Інституту Чорноморських стратегічних досліджень, членами редакції BlackSeaNews А. Клименко, Т. Гучаковою, О. Корбут [3].

У цей же час експертами Центру оборонних стратегій О. Хара та А. Клименко комплексно досліджені проблеми безпеки та свободи судноплавства в Чорному

й Азовському морях [4]. Аналітичні судження, сформовані висновки і пропозиції є ґрунтовними і начасними.

Вивчення навігаційних інцидентів у Чорному морі, в тому числі фактів подавлення навігаційних сигналів GPS, порушень роботи станцій AIS здійснював Е. Плешко [5].

Узагальнення кодифікованих джерел міжнародного морського права проводилось І. Дмитриченко [6] та рядом інших науковців.

Водночас, геополітичний статус Чорного моря викликає до нього сталий інтерес, а динамічні трансформаційні процеси минулого і сучасності цього регіону гарантують незмірність наукових досліджень в різних сферах наукового пізнання.

Мета статті – дослідити нинішні виклики безпеці в Чорноморському басейні в контексті агресивної зовнішньої політики російської федерації та сформулювати пропозиції щодо шляхів подолання деструктивних чинників, які створюють загрози основоположним принципам судноплавства у вказаному регіоні.

Виклад основного матеріалу. 1. Автоматизовані інформаційні системи на варті безпеки морів

В інтересах забезпечення безпеки на морі та запобігання забруднення суднами навколишнього середовища у 1948 році утворена Міжнародна морська організація (International Maritime Organization, ІМО), як інститут Організації Об'єднаних Націй. Відповідно до встановлених ІМО правил, з 31 грудня 2004 року, усі судна тоннажністю понад 300 тонн, які здійснюють міжнародні рейси, і всі пасажирські судна, незалежно від розміру, мають бути оснащені системами автоматичної ідентифікації AIS (Automatic Identification System, Автоматична ідентифікаційна система).

У 2007 році запущений експериментальний проект MarineTraffic. Інформаційна система MarineTraffic використовує технологію AIS, яка передає дані про судно за допомогою радіохвиль УКХ діапазону. AIS включає встановлені на суднах передавачі та приймачі, що розташовані поблизу берегової лінії. Передавачі AIS транслюють статичну і динамічну інформацію. До статичної відноситься назва, позивний, номери International Maritime Organization (ІМО), Maritime Mobile Service Identity

(MMSI), довжина, ширина судна та дані про поточний рейс: порт призначення, дата та час приходу, осад. Вона вводиться перед виходом з порту і може змінюватися на переході, якщо необхідно. Динамічні дані включають поточні географічні координати (LAT, LONG), курс (COG), швидкість руху (SOG) та швидкість повороту (ROT) судна [7].

Середньостатистична зона покриття прийомних станцій AIS становить близько 40 морських миль (~ 75 км), дані на електронній карті, як правило, оновлюються в режимі реального часу. Базовий функціонал MarineTraffic надається на безоплатній основі, більш розширені опції, в т.ч. супутникове відстеження, доступні на комерційній основі. Завдяки AIS судна обмінюються визначеним переліком інформації між собою та береговими станціями.

Першочергове призначення AIS – організація безпеки, видимості та поінформованості про ситуацію в торговельному мореплаванні. Крім веб-ресурсу MarineTraffic AIS використовують американська державна система SeaVision та Середземноморська мережа MAREΣ.

Опубліковані у 2021 році в Інтернеті матеріали журналістського розслідування викривають факти фальсифікації даних AIS про власність захоплених під час окупації Криму плавзасобів [8]. Зокрема, мова ведеться про викрадені рф самопідймальні бурові установки «Україна» та «Петро Годованець» (або «вишки Бойка») Національної акціонерної компанії «Нафтогаз України», буксири «Мис Тарханкут» та «Федір Урюпін». Всупереч реєстру ІМО, росіяни змінили в базі MarineTraffic назви згаданих бурових установок на MODU CRIMEA 1 та MODU CRIMEA 2, а також дані про їх прапори та власників. Після офіційного звернення до власників MarineTraffic частина недостовірної інформації про судна НАК «Нафтогаз України» була змінена.

Після захоплення у лютому 2022 року портів Бердянськ та Маріуполь, росіяни з метою приховування незаконного привласнення українського зерна та металу відключали системи причетних до цього суховантажів, зтирали їхні назви [9].

На основі особистих спостережень у квітні 2022 року автором виявлена більш зухвала компрометація роботи мережі AIS. Мова йде про виявлені ознаки використання розвід-підрозділами рф транспордерів AIS на безпілотних (дистанційно керованих) літальних апаратах (БПЛА). Аналіз надводної обстановки у Південному регіоні засвідчив, що балкери «Ocean CONRTECY», «MARAN ASTRONOMER», які у дійсності перебували у порту «Південний» та пасажирське судно «Лебедьовка» на річці Дунай, ідентифіковані системою AIS як плавзасоби. Водночас відображені на онлайн-карті Marine Traffic характе-

ристики руху зазначених суден суттєво відрізнялись від їх технічних можливостей (рис. 1), а маршрут руху місцями проходив по сухопутній частині Півдня України на значну глибину від берегової лінії (рис. 2).

За висновками фахівців у сфері протиповітряної оборони, з метою збільшення глибини та якості розвідки, російські війська, вірогідно, встановлювали та використовували транспондери AIS (чи їх клони) окремих суден для відслідковування маршруту руху своїх БПЛА, маскуючи їх під цивільні судна.

За даними AIS від 4 червня поточного року, танкер для перевезення сирової нафти Coatlique

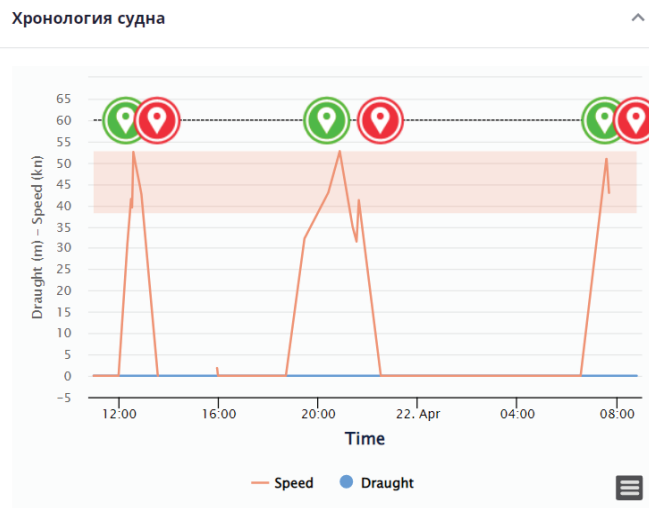


Рис. 1. Діаграма зміни швидкості судна «OCEAN CONRTECY»

Швидкості наведені у вузлах (1 вузол = 1852 метри на годину)

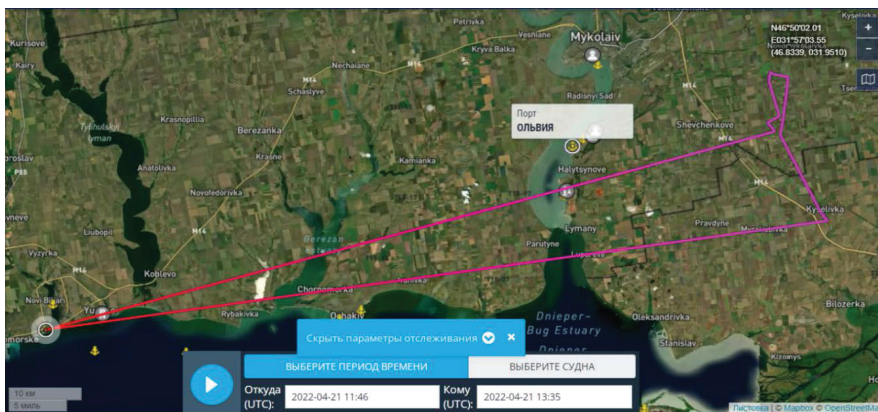


Рис. 2. Маршрут руху судна «OCEAN CONRTECY»

Швидкості наведені у вузлах (1 вузол = 1852 метри на годину)

рухався зі швидкістю 102,2 вузла, стоячи на якорі. В аеропорту Геленджика деякі судна «пливуть» зі швидкістю 50 вузлів на злітній смугі аеропорту (рис. 3) [10].

Подібні прояви гібридної війни росії в Чорному морі, направлені на штучне створення сигналів, які фальшують реальне положення корабля отримали визначення як GPS-спуфінг. Вони зафіксовані у відношенні кораблів НАТО HNLMS Evertsen, HMS Defender, USS Laboon напередодні міжнародних навчань Sea Breeze-2021 [3]. Метою GPS-спуфінгу з боку росіян є «традиційні» для них цілі – поширення дезінформації, провокація конфліктів, проведення спеціальних інформаційних акцій тощо.

Spoofing не тільки порушує роботу навігаційних систем, але й вводить в оману користувачів шляхом фальсифікації даних про реальні координати місцезнаходження. Спуфінг-атака намагається обдурити GPS-приймач, передаючи дещо більш потужний сигнал, ніж отримуваний системою від своїх супутників, імітуючи схожість на нормальні сигнали GPS [5]. Такого роду атаки на Чорному морі фіксуються систематично [11, 12, 13].

Так само регулярні втручання в роботу зазнає міжнародна автоматизована система оповіщення NAVTEX. В інтересах узурпації прав України як прибережної держави росія ігнорує регламентований режим її використання й наповнює недостовірними повідомленнями [14].

Такі підміни GPS-сигналів варто розглядати як експерименти з новою формою електронної зброї.

2. Можливі кваліфікації втручання у роботу автоматизованих інформаційних систем

Розділ XVI «Кримінальні правопорушення у сфері використання електронно-обчислювальних машин (комп'ютерів), систем та комп'ютерних мереж і мереж електрозв'язку» Кримінального Кодексу України передбачає містить статтю 361: «Несанкціоноване втручання в роботу інформаційних (автоматизованих), електронних комунікаційних, інформаційно-комунікаційних систем, електронних комунікаційних мереж» [15]. Кваліфікуючими ознаками складу цього злочину являються його повторюваність, попередня змова групи осіб, витік, втрата, підробка, блокування, спотворення процесу обробки або порушення встановленого порядку маршрутизації інформації, заподіяння значної шкоди чи створення небезпеки тяжких технологічних аварій або екологічних катастроф, загибель чи масове захворювання населення та інші тяжкі наслідки, дія воєнного стану. Діапазон відповідальності також доволі широкий, передбачені покарання в межах кримінального проступку й особливо тяжкого злочину.

Так само кримінально караними є несанкціонована зміна, перехоплення або копіювання інформації, яка оброблюється в автоматизованих системах, порушення правил експлуатації

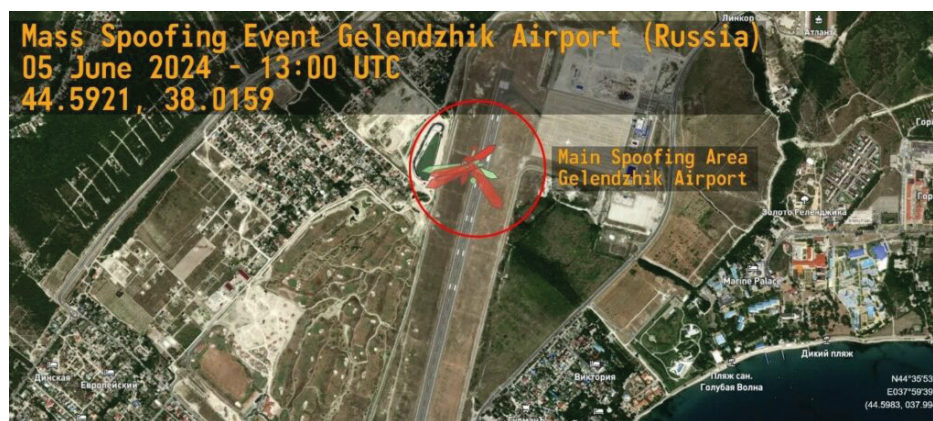


Рис. 3. Маршрут руху танкера COATLIQUE

автоматизованих систем, комп'ютерних мереж чи мереж електрозв'язку (статті 362 та 363 Кримінального Кодексу України).

Угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна, блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства, можуть бути кваліфіковані згідно з статтями 278 й 279 Кримінального кодексу відповідно.

Зміст статті 3 Конвенції про боротьбу з незаконними актами проти безпеки морського судноплавства 1988 року серед іншого визначає, що будь-яка особа вчиняє злочин, якщо вона незаконно і навмисно руйнує морське навігаційне обладнання чи завдає йому серйозних пошкоджень або створює серйозні перешкоди в його експлуатації, або повідомляє завідомо брехливі дані, створюючи цим загрозу безпечному плаванню судна, а також, якщо лише намагається вчинити наведене [16].

3. Парадигма правового регулювання використання моря

Право мирного проходження територіальним морем регламентоване пунктом 1 статті 14 Женевської конвенції про територіальне море і прилеглу зону 1958 року.

Подальшим витком еволюції договірних джерел міжнародного морського права стало прийняття у 1982 році Конвенції Організації Об'єднаних націй з морського права [17], що набрала чинності у 1994. Даний міжнародно-правовий акт включає основоположні принципи і норми використання морів та океанів, об'єднує прагнення 159 суб'єктів міжнародного права до встановлення єдиного правового порядку використання морів. Розширення й деталізація норм даної Конвенції стосувалась й права мирного проходження (innocent passage) через територіальне море всіх суден, включаючи військові кораблі (статті 17–32). Запроваджені універсальні норми стосуються також свободи польотів, прокладання підводних кабелів і трубопроводів, рибальства, створення штучних островів, споруд й установок, наукових досліджень тощо.

Поряд з викладеним, кодифікованими нормами міжнародного морського права є Конвенція про міжнародні правила попередження

зіткнень суден 1972 року, Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі 1974 року, Міжнародна конвенція про пошук та рятування на морі 1979 року, Конвенція про захист Чорного моря від забруднення 1992 року, Угода про збереження китоподібних Чорного моря, Середземного моря і прилеглої акваторії Атлантичного океану 1996 року, Інструкція Сан-Ремо з міжнародного права, що застосовується до збройних конфліктів на морі 1994 року та інші.

Не зайвим буде згадати і про Конвенцію про режим Чорноморських проток 1936 року, або відомої ще як Конвенція Монтре. Адже будучи спеціальним договором, дія якої поширюється на протоки Босфор, Дарданелли й Мармурове море, вона має пріоритет над загальними.

Висновки. Отже, визнаних на міжнародному рівні угод, що регулюють порядок використання морського простору, визначають універсальні принципи й цінності нині існує достатньо. Однак стверджувати про загальну обов'язковість їх повсюдного дотримання у разі низької релевантності у басейні Чорного моря, на погляд автора, буде упередженим. Тому питання існування органів-регуляторів дотримання світових приписів безпеки та запровадження дієвих механізмів їх функціонування набуває дедалі більшої актуальності.

В першу чергу слід згадати про Організацію Північноатлантичного договору (НАТО) і Європейський Союз (ЄС). Події останнього десятиліття засвідчили про неефективність політики «загравання» з росією. Нерішучість і зволікання призвели до втрат, в тому числі і невідворотних. Демонстрація російською стороною правового нігілізму та сарказм над нормами юридичної деонтології обумовлює солідарність авторського бачення з ідеєю супроводження маршрутів морського транспорту військово-морськими та повітряними силами НАТО в інтересах безпеки судноплавства, а також досягнення синергетичного ефекту економічних, дипломатичних та інших обмежувальних санкцій до країн-узурпаторів Чорного моря [4]. Очевидно, що сумарний військовий і політичний потенціал в Чорноморському регіоні, який можливо поставити на противагу росії є домінуючим, а дієздат-

ний діалог з РФ може ґрунтуватись лише на симетричній тактиці: на агресію і провокацію – силова протидія, на уступки та відновлення порушених прав – прагнення до компромісу.

Важливу роль у дотриманні питань безпеки і миру має відігравати Організація Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС), оскільки саме до її засад виникнення у 1992 році віднесено загальне бачення регіонального співробітництва, як частини інтеграційного процесу в Європі на основі прав і основних свобод людини, процвітання шляхом економічної свободи, соціальної справедливості та рівної безпеки і стабільності з метою перетворення Чорноморського регіону у регіон миру, стабільності і процвітання [17].

Серед дванадцяти держав-членів Причорноморського регіону в ОЧЕС включена і росія, а тринадцять держав-спостерігачів представлені Австрією, Білорусією, Єгиптом, Ізраїлем, Італією, Німеччиною, Польщею, Словаччиною, США, Тунісом, Францією, Хорватією, Чехією. Геополітичний формат ОЧЕС та її спрямованість на реалізацію проєктів економічної інтеграції в басейні Чорного моря визначають її обширний сукупний ресурс, що

має сприяти підвищенню безпекової складової країн Причорномор'я.

Таким чином, реалізація принципу свободи судноплавства, у збереженні якого вочевидь зацікавлена переважна більшість членів міжнародної спільноти потребує спільних, скоординованих й рішучих дій. В контексті викладеної проблематики такими першорядними кроками мають стати:

1. Активізація та консолідація спротиву, військового потенціалу міжнародної спільноти на будь-які прояви агресії у Чорному та Азовському морях. Переорієнтація політики НАТО через призму стратегічного бачення безпекової ситуації у відношенні країн-членів Альянсу.

2. Вироблення рекомендацій розробникам інформаційних, навігаційних систем та відповідного софту щодо впровадження протоколів безпеки, спрямованих на ефективну протидію новому типу загроз.

3. Розробка дієвих механізмів документування порушень встановлених правил судноплавства на морських шляхах та притягнення винних до відповідальності в межах приписів норм міжнародного та внутрішньодержавного законодавства.

Література:

1. Smokov, S.M., Horoshko, V.V., Korniienko, M.V., Medvedenko, S.V. Rule of Law as a Principle of Criminal Procedure (on materials of the European Court of Human Rights). *Pakistan Journal of Criminology*, 2022. 14(3), pp. 37–46.
2. Веб-ресурс: французька новинна радіостанція RFI. Українське зерно та продовольча криза: що змінилося за рік війни. URL: <https://www.rfi.fr/uk/%D1%82%D0%B5%D0%B3/%D0%B7%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B0-%D1%83%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D0%B0> (дата звернення: 07.04.2024).
3. Веб-ресурс: Офіційне видання Інституту Чорноморських стратегічних досліджень BlackSeaNews. Безпекі ризики в Чорному та Азовському морях у 2021 році. URL: <https://www.blackseanews.net/read/178604#> (дата звернення: 07.04.2024).
4. Веб-ресурс: офіційне видання Центру оборонних стратегій. Проблеми безпеки та свободи судноплавства в Чорному й Азовському морях, листопад 2021. URL: <https://defence.org.ua/wp-content/uploads/doslidzhennya/CDS-Problemy-bezpeky-ta-svobody-sudnoplavstva-ukr.pdf> (дата звернення: 07.04.2024).
5. Плешко Е. А. Російський GPS-спуфінг як загроза безпеці судноплавства. Аналітичний часопис «Чорноморська безпека» № 2(34) 2019 р. С. 33–39. URL: <https://geostrategy.org.ua/chornomorska-bezpeka/chornomorska-bezpeka-no-2-34-2019/840> (дата звернення: 11.04.2024).
6. Дмитриченко І. В. Міжнародне морське право : методичні вказівки. Миколаїв: НУК, 2012. 86 с. URL: <https://rep.nuos.edu.ua/server/api/core/bitstreams/07394c07-0a00-4623-8837-6fe5e82972d4/content> (дата звернення: 07.04.2024).
7. Веб-ресурс: SHIPS.COM.UA. Що таке AIC? URL: <https://www.ships.com.ua/ais/> (дата звернення: 08.04.2024).
8. Веб-ресурс: Інформаційна агенція «Центр журналістських розслідувань». Як Росія приписує собі у MarineTraffic вкрадені судна. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=VLsD1MjyMic> (дата звернення: 08.04.2024).

9. Веб-ресурс: Інформаційна агенція «Центр журналістських розслідувань». Як Росія легалізує крадіжку українських судів у MarineTraffic. URL: <https://investigator.org.ua/investigations/237840/> (дата звернення: 08.04.2024).

10. Веб-ресурс: Ukrainian Shipping Magazine. РФ підбила дані AIS понад 80 суден, аби порушувати санкції. URL: <https://usm.media/rf-pidrobyla-dani-ais-ponad-80-suden-aby-porusyvaty-sankciji/> (дата звернення: 24.06.2024).

11. Веб-ресурс: Front news. Зростання загрози: Росія заважає GPS-зв'язку кораблів у водах Румунії. URL: <https://frontnews.eu/ua/news/details/67009> (дата звернення: 10.04.2024).

12. Веб-ресурс: Укрінформ. Росія «глушить» сигнал GPS у Криму, що загрожує цивільній авіації. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-crimea/2668923-rosia-glusitsignali-gps-u-krimu-so-zagrozue-civilnij-aviacii.html> (дата звернення: 11.04.2024).

13. Веб-ресурс: Інформаційне агентство УНІАН. В атаках на GPS суден у Чорному морі ймовірний «російський слід». URL: <https://www.unian.ua/world/2078349-v-atakah-na-gps-suden-u-chornomu-mori-ymovirniy-rosiyskiy-slid-zmi.html> (дата звернення: 11.04.2024).

14. Веб-ресурс: сайт громадського об'єднання «Український мілітарний центр» MILITARNYI. «Перекриття» Керченської протоки: Росія не сповістила через NAVTEX. URL: <https://mil.in.ua/uk/news/perekryttya-kerchenskoj-protoky-rosiya-ne-spovistyla-cherez-navtex/> (дата звернення: 10.04.2024).

15. Кримінальний кодекс України: Закон України від 05.04.2001 р. № 2341-III. Редакція від 05.10.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 10.04.2024).

16. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 року, ратифіковано Постановою Верховної Ради України від 17.12.1993 р. № 3735-XII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_220#Text (дата звернення: 10.04.2024).

17. Статут Організації Чорноморського економічного співробітництва, ратифіковано Законом України від 19.03.1999 р. № 526-XIV, редакція від 25.06.2004 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_009#Text (дата звернення: 10.04.2024).

References:

1. Smokov, S.M., Horoshko, V.V., Korniienko, M.V., & Medvedenko, S.V. (2022). Rule of Law as a Principle of Criminal Procedure (on materials of the European Court of Human Rights). *Pakistan Journal of Criminology*, 14(3), pp. 37–46.

2. Veb-resurs: frantsuzka novynna radiostantsiia RFI. Ukrainiske zerno ta prodovolcha kryza: shcho zminylosia za rik viiny [Web resource: French news radio station RFI. Ukrainian grain and the food crisis: what has changed during the year of the war]. Retrieved from <https://www.rfi.fr/uk/%D1%82%D0%B5%D0%B3/%D0%B7%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B0-%D1%83%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D0%B0> (date of application: 04/07/2024). [in Ukrainian].

3. Veb-resurs: Ofitsiine vydannia Instytutu Chornomorskykh stratehichnykh doslidzhen BlackSeaNews. Bezpekovy ryzyky v Chornomu ta Azovskomu moriakh u 2021 rotsi [Web resource: BlackSeaNews, the official publication of the Institute of Black Sea Strategic Studies. Security risks in the Black and Azov seas in 2021]. Retrieved from <https://www.blackseanews.net/read/178604#> (access date: 04/07/2024). [in Ukrainian].

4. Veb-resurs: ofitsiine vydannia Tsentru oboronnykh stratehii. Problemy bezpeky ta svobody sudnoplavstva v Chornomu y Azovskomu moriakh, lystopad 2021 [Web resource: official publication of the Center for Defense Strategies. Problems of security and freedom of navigation in the Black and Azov Seas, November 2021]. Retrieved from <https://defence.org.ua/wp-content/uploads/doslidzhennya/CDS-Problemy-bezpeky-ta-svobody-sudnoplavstva-ukr.pdf> (date of application: 04/07/2024). [in Ukrainian].

5. Pleshko, E.A. (2019). Rosiyskiy GPS-spufinh yak zahroza bezpetsi sudnoplavstva [Russian GPS spoofing as a threat to shipping security]. *Analitychnyi chasopys «Chornomorska bezpeka» – Analytical journal "Black Sea Security"*. No. 2(34), pp. 33–39. Retrieved from <https://geostrategy.org.ua/chornomorska-bezpeka/chornomorska-bezpeka-no-2-34-2019/840> (date of application: 04/11/2024). [in Ukrainian].

6. Dmytrychenko, I. V. (2012). Mizhnarodne morske pravo : metodychni vkazivky [International maritime law: methodological guidelines]. Mykolaiv: NUK, 86 c. Retrieved from <https://rep.nuos.edu.ua/server/api/core/bitstreams/07394c07-0a00-4623-8837-6fe5e82972d4/content> (access date: 04/07/2024). [in Ukrainian].

7. Veb-resurs: SHIPS.COM.UA. Shcho take AIS? [Web resource: SHIPS.COM.UA. What is AIS?] Retrieved from <https://www.ships.com.ua/ais/> (date of application: 04/08/2024). [in Ukrainian].

8. Veb-resurs: Informatsiina ahentsiia «Tsentz zhurnalistskykh rozsliduvan». Yak Rosiia prypysuie sobi u MarineTraffic vkradeni sudna [Web resource: Information Agency "Center for Journalistic Investigations". How Russia

claims stolen ships in MarineTraffic]. Retrieved from <https://www.youtube.com/watch?v=VLsD1MjyMic> (access date: 04/08/2024). [in Ukrainian].

9. Veb-resurs: Informatsiina ahentsiia «Tsentri zhurnalistskykh rozsliduvan». Yak Rosiia lehalizuiuie kradizhku ukrainskykh sudiv u MarineTraffic [Web resource: Information Agency "Center for Journalistic Investigations". How Russia legalizes the theft of Ukrainian ships in MarineTraffic]. Retrieved from <https://investigator.org.ua/investigations/237840/> (date of application: 04/08/2024). [in Ukrainian].

10. Veb-resurs: Ukrainian Shipping Magazine. Rf pidrobyla dani AIS ponad 80 suden, aby porushuvaty sanktsii [Web resource: Ukrainian Shipping Magazine. The Russian Federation faked the AIS data of more than 80 vessels in order to violate sanctions]. Retrieved from <https://usm.media/uf-pidrobyla-dani-ais-ponad-80-suden-aby-porushuvaty-sanktsii/> (access date: 24.06.2024). [in Ukrainian].

11. Veb-resurs: Front news. Zrostantia zahrozy: Rosiia zavazhaie GPS-zviazku korabliv u vodakh Rumunii [Web resource: Front news. Growing threat: Russia interferes with GPS communications of ships in Romanian waters]. Retrieved from <https://frontnews.eu/ua/news/details/67009> (access date: 04/10/2024). [in Ukrainian].

12. Veb-resurs: Ukrinform. Rosiia «hlusht» syhnal GPS u Krymu, shcho zahrozhuiuie tsyvilnii aviatsii [Web resource: Ukrinform. Russia is "jamming" the GPS signal in Crimea, which threatens civil aviation]. Retrieved from <https://www.ukrinform.ua/rubric-crimea/2668923-rosia-glusitsignali-gps-u-krimu-so-zagrozue-civilnij-aviacii.html> (access date: 04/11/2024). [in Ukrainian].

13. Veb-resurs: Informatsiine ahentstvo UNIAN. V atakakh na GPS suden u Chornomu mori ymovirnyi «rosiyskiy slid» [Web resource: UNIAN Information Agency. In the attacks on the GPS of ships in the Black Sea, there is a probable "Russian trace"]. Retrieved from <https://www.unian.ua/world/2078349-v-atakakh-na-gps-suden-u-chornomu-mori-ymovirnyi-rosiyskiy-slid-zmi.html> (access date: 04/11/2024). [in Ukrainian].

14. Veb-resurs: sait hromadskoho obiednania «Ukrainskyi militaryi tsentr» MILITARNYI. «Perekryttia» Kerchenskoj protoky: Rosiia ne spovistyla cherez NAVTEX [Web resource: website of the public association "Ukrainian Military Center" MILITARNYI. "Closing" of the Kerch Strait: Russia did not notify via NAVTEX]. Retrieved from <https://mil.in.ua/uk/news/perekryttia-kerchenskoyi-protoky-rosiya-ne-spovistyla-cherez-navtex/> (access date: 04/10/2024). [in Ukrainian].

15. Kryminalnyi kodeks Ukrainy: Zakon Ukrainy vid 05.04.2001 r. № 2341-III. Redaktsiia vid 05.10.2023 [Criminal Code of Ukraine: Law of Ukraine dated 04/05/2001 No. 2341-III. Editorial from 05.10.2023]. Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (date of application: 04/10/2024). [in Ukrainian].

16. Konventsiiia pro borotbu z nezakonnymy aktamy, spriamovanyymi proty bezpeky morskoho sudnoplavstva 1988 roku, ratyfikovano Postanovoiu Verkhovnoi Rady Ukrainy vid 17.12.1993 r. № 3735-XII [The 1988 Convention on Combating Illegal Acts Against the Safety of Maritime Navigation was ratified by Resolution of the Verkhovna Rada of Ukraine dated December 17, 1993 No. 3735-XII]. Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_220#Text (date of application: 04/10/2024). [in Ukrainian].

17. Statut Orhanizatsii Chornomorskoho ekonomichnoho spivrobotnytstva, ratyfikovano Zakonom Ukrainy vid 19.03.1999 r. № 526-XIV, redaktsiia vid 25.06.2004 r. [Charter of the Organization of Black Sea Economic Cooperation, ratified by the Law of Ukraine dated March 19, 1999 No. 526-XIV, revised June 25, 2004]. Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_009#Text (date of application: 10.04.2024). [in Ukrainian].