

MARITIME SECURITY AND INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATIONS

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-527-3-13>

LATEST TERRORIST THREATS IN THE BLACK SEA BASIN

НОВІТНІ ТЕРОРИСТИЧНІ ЗАГРОЗИ У БАСЕЙНІ ЧОРНОГО МОРЯ

Horb Volodymyr Viktorovych

*Serviceman of the Security Service
of Ukraine, Colonel,
Postgraduate Student
Odesa State University
of Internal Affairs
Odesa, Ukraine*

Горб Володимир Вікторович

*співробітник Служби безпеки України,
полковник, аспірант
Одеський державний університет
внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

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.

В інтересах забезпечення безпеки на морі та запобігання забруднення суднами навколишнього середовища у 1948 році утворена Міжнародна морська організація (International Maritime Organization, IMO), як інститут Організації Об'єднаних Націй. Відповідно до встановлених IMO 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 (IMO), 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 [1].

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

Одним з проявів гібридної війни росії в Чорному морі, направлених на штучне створення сигналів, які фальшують реальне положення корабля є GPS-спуфінг. 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 дезорієнтувати GPS-приймач шляхом передачі більш потужного сигналу, ніж той, що приймається системою від своїх супутників, імітуючи схожість на нормальні сигнали GPS [2]. Такого роду атаки на Чорному морі фіксуються систематично [3, 4, 5].

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 [6].

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

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

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 [8].

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

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.

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 судноводіння на морських шляхах та притягнення винних до відповідальності в межах приписів норм міжнародного та внутрішньодержавного законодавства.

Література:

1. Веб-ресурс: SHIPS.COM.UA. Що таке AIC? URL: <https://www.ships.com.ua/ais/> (дата звернення: 08.12.2024).

2. 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: 11.12.2024).

3. 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: 10.12.2024).

4. 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: 11.12.2024).

5. 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: 11.12.2024).

6. 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-kerchenskoyi-protoky-rosiya-ne-spovistyla-cherez-navtex/> (дата звернення: 10.12.2024).

7. 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: 10.12.2024).

8. 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: 10.12.2024).