

КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ

УДК 343.1:341.1:34(045)

DOI: <https://doi.org/10.31359/1993-0909-2026-33-1-239>

Вячеслав Олексійович Туляков

Національна академія правових наук України

Харків, Україна

Кафедра кримінального права

Національний університет «Одеська юридична академія»

Одеса, Україна

<https://orcid.org/0000-0002-2716-7244>

Наталія Андріївна Савінова

Наукова лабораторія інформаційних прав та безпеки людини

Наукового центру інформації і права

Державна наукова установа «Інститут інформації, безпеки і права

Національної академії правових наук»

Київ, Україна

<https://orcid.org/0000-0003-0289-7926>

ОБІЗНАНІСТЬ МОРЯКА ПРО САНКЦІЙНИЙ СТАТУС СУДНА ЯК ЕЛЕМЕНТ СУБ'ЄКТИВНОЇ СТОРОНИ СКЛАДУ ЗЛОЧИНУ: АНАЛІЗ КЕЙСУ ТАНКЕРА «MARINERA»

Анотація. У статті аналізується кримінально-правове значення обізнаності моряка щодо належності судна до російського «тіньового флоту» (shadow fleet) на прикладі справи танкера *Marinera* (колишній *Bella 1*). Досліджується, чи може факт служби на санкційному судні автоматично тлумачитися як участь у порушенні санкцій та чи передбачає сучасне законодавство презумпцію вини моряка. Автори проводять порівняльний аналіз підходів України, Європейського Союзу та США включно з питаннями обходу санкцій, застосування принципу «willful blindness» і доказування суб'єктивної сторони злочину. Висвітлено, що в усіх трьох юрисдикціях відсутня автоматична кримінальна відповідальність лише через факт служби на судні, класифікованому як елемент тіньового флоту. Критичним є наявність індивідуалізованих доказів обізнаності про незаконний характер операцій, умисної участі або свідомого ігнорування очевидних ознак порушення закону. Особлива увага приділяється розмежуванню пасивного виконання морських обов'язків та активних дій щодо приховування санкційного характеру вантажів і операцій, що має ключове значення для оцінки поведінки моряків у практиці правозастосування. Дослідження також розкриває практичні аспекти: захист прав моряків у процесі імплементації міжнародних санкційних режимів, мінімізація ризику необґрунтованого

кримінального переслідування та формування чітких стандартів доказування суб'єктивної сторони злочину. Підкреслюється роль міжнародних санкційних органів, зокрема OFAC, у формуванні правової свідомості екіпажу та визначенні «червоних ліній», які сигналізують про потенційне порушення санкцій. На основі кейсу *Marinera* визначено критерії кримінальної відповідальності, що ґрунтуються на знанні й активних діях моряка, а не лише на формальному факті його служби. Такий підхід забезпечує більш обґрунтовану, збалансовану й практично релевантну оцінку ризиків та обов'язків моряків у контексті глобальних санкційних режимів, надаючи цінні рекомендації для юристів, правоохоронців і морських операторів у міжнародній практиці.

Ключові слова: санкції; тіньовий флот; кримінальна відповідальність моряків; суб'єктивна сторона злочину; OFAC; *willful blindness*; обхід санкцій; морське право; доказування обізнаності.

Viacheslav O. Tuliakov

National Academy of Legal Sciences of Ukraine
Kharkiv, Ukraine

Department of Criminal Law
National University «Odesa Law Academy»
Odesa, Ukraine
<https://orcid.org/0000-0002-2716-7244>

Nataliia A. Savinova

Scientific Laboratory of Information Rights and Human Security of the Research
Scientific Center for Information and Law
State Research Institution «Institute of Information, Security and Law of the
National Academy of Legal Sciences»
Kyiv, Ukraine
<https://orcid.org/0000-0003-0289-7926>

SEAFARER'S AWARENESS OF THE SANCTION STATUS OF THE VESSEL AS AN ELEMENT OF THE SUBJECTIVE SIDE OF THE CORPUS DELICTI: ANALYSIS OF THE «MARINERA» TANKER CASE»

Abstract. *This article examines the criminal-law significance of a sailor's knowledge regarding a vessel's affiliation with the Russian «shadow fleet,» focusing on the case of the tanker *Marinera* (formerly *Bella 1*). It addresses whether mere employment on a sanctioned vessel can automatically be interpreted as participation in sanctions violations and whether contemporary legal frameworks presume liability for crew members. The study provides a comparative analysis of the approaches of Ukraine, the European Union, and the United States, including sanctions-evasion regulations, the application of the «willful blindness» doctrine, and the requirement to establish the subjective element of the offense for criminal liability. The analysis*

demonstrates that none of these jurisdictions imposes automatic criminal responsibility solely on the basis of service aboard a shadow fleet vessel. Liability arises only where there is individualized evidence of awareness of the illegality of operations, intentional participation, or conscious disregard of clear indicators of unlawful conduct. The article emphasizes the critical distinction between passive performance of maritime duties and active involvement in concealing the sanctioned nature of cargo or operations; a distinction essential for practical law enforcement and judicial assessment of crew behavior. The study further highlights practical implications, including safeguarding sailors' rights during the implementation of international sanctions regimes, minimizing the risk of unwarranted criminal prosecution, and establishing clear standards for proving knowledge and intent in sanctions-related offenses. The role of international regulatory authorities, particularly OFAC, is emphasized in shaping crew members' legal awareness and identifying «red lines» signaling potential violations of sanctions. Through the analysis of the Marinera case, the article identifies criteria for criminal liability that focus on the sailor's subjective knowledge and active participation rather than the mere fact of employment on a sanctioned vessel. This approach ensures a reasoned, balanced, and practically relevant assessment of the risks and obligations faced by maritime personnel under global sanctions regimes, providing actionable guidance for legal practitioners, law enforcement, and shipping operators navigating complex international compliance requirements.

Keywords: *sanctions; shadow fleet; criminal liability of sailors; subjective element of the offense; OFAC; willful blindness; sanctions evasion; maritime law; proving awareness.*

ВСТУП¹

1.1. Морське кримінальне право як підгалузь кримінального права формується на перетині кримінально-правового регулювання та специфіки морської діяльності. Воно охоплює сукупність норм, які встановлюють кримінальну відповідальність за злочини, пов'язані з використанням морських просторів, судноплавством, експлуатацією морських ресурсів та іншою діяльністю на морі [1].

Концептуально морське кримінальне право спирається на базові принципи міжнародного морського права, насамперед на Конвенцію ООН з морського права 1982 року [2], яка визначає правовий статус різних морських зон (внутрішні води, територіальне море, прилегла зона, виключна економічна зона, відкрите море) та юрисдикційні повноваження держав у цих зонах [3]. Кримінально-правова юрисдикція держав у морських просторах суттєво відрізняється залежно від статусу морської зони та прапора судна.

У внутрішніх водах і територіальному морі прибережна держава має повну кримінальну юрисдикцію, за винятком певних обмежень щодо суден, які здійснюють мирний прохід. У виключній економічній зоні юрисдикція прибережної держави обмежується питаннями, пов'язаними з експлуатацією природних ресурсів, захистом морського середовища та науковими дослідженнями. У відкритому морі юрисдикція держав обмежується лише судами, які перебувають під їхнім прапором.

¹ У процесі підготовки цього тексту було використано програмне забезпечення генерації тексту (AI ChatGPT 5, Perplexity, Grammarly) виключно для редакційного редагування, корекції стилю. Усі фактичні дані були особисто перевірені та підтверджені автором тексту. Відповідальність за зміст і точність юридичного аналізу та пропозицій повністю покладається на авторів.

тому морі діє принцип виключної юрисдикції держави прапора, за винятком випадків універсальної юрисдикції щодо певних злочинів (піратство, работоргівля, несанкціоноване мовлення).

1.2. Основні напрямки розвитку морського кримінального права

Сучасне морське кримінальне право розвивається в кількох основних напрямках.

По-перше, це криміналізація традиційних морських злочинів із урахуванням сучасних викликів: піратства, незаконного захоплення суден, пошкодження підводних кабелів, порушення правил судноплавства, що спричинили тяжкі наслідки. Ці склади злочинів мають тривалу історію та відносно стали міжнародно-правову основу.

По-друге, активно формується кримінально-правове регулювання нових деліктів, пов'язаних із забрудненням морського середовища, незаконним видобутком морських ресурсів, контрабандою через морські кордони, використанням суден для наркотрафіку та міграційних злочинів. Ці склади відображають сучасні екологічні та безпекові виклики.

По-третє, особливої актуальності набуває кримінально-правова протидія використанню морської інфраструктури для обходу міжнародних санкцій. Це відносно новий напрямок, який інтенсивно розвивається у відповідь на формування «тіньових флотів» та інших механізмів санкційного арбітражу. Саме до цього напрямку належить проблематика кримінальної відповідальності екіпажів суден, які перевозять санкційні вантажі.

1.3. Вважається, що на морі все те ж, як і на суші

На жаль, навпаки. Ті 90 відсотків морського простору, що юрисдикційно належать до відкритого моря в сучасній інтерпретації перестають бути абсолютом. Свобода океану функціонує як умовна свобода, обмежена міжнародними санкціями, режимами екологічної безпеки, боротьбою з піратством, фінансуванням агресії та транснаціональною організованою злочинністю. Океан дедалі більше розглядається не як «простір поза правом», а як простір підвищеної відповідальності, де свобода судноплавства кореспондує з обов'язком належної обачності (*due diligence*).

У кримінально-правовому вимірі «право на свободу океану» може тлумачитися як негативна межа криміналізації: держава не вправі покласти кримінальну відповідальність за саме перебування чи працю моряка у відкритому морі без доведення суб'єктивної сторони – реальної обізнаності або свідомого ігнорування протиправного санкційного статусу судна. Таким чином, свобода океану трансформується в гарантію від об'єктивного інкримінування.

У поствоєнному та санкційному контексті України це право набуває додаткового значення як інструмент балансування між національною безпекою та свободою професійної морської діяльності. Його інтерпретація дозволяє відмежувати легітимну трудову міграцію моряків від участі у функціонуванні «тіньового фло-

ту», не руйнуючи сам принцип свободи мореплавства як фундамент міжнародного правопорядку.

Отже, право на свободу океану – це не право на безконтрольність, а право на свободу, обмежену правом і відповідальністю, де кримінальне право виконує роль крайнього, а не первинного регулятора.

1.4. Специфіка суб'єктів морських кримінальних правопорушень

Однією з ключових особливостей морського кримінального права є складність визначення суб'єктного складу правопорушень. Морська діяльність характеризується множинністю суб'єктів: судновласники, фрахтувальники, судові менеджери, кріюінгові компанії, капітани, офіцери, рядові члени екіпажу, агенти, брокери тощо. Кожен із цих суб'єктів має різний обсяг повноважень, різний рівень контролю над операційною діяльністю судна та різний доступ до інформації про характер перевезень.

У контексті санкційних правопорушень ця множинність суб'єктів ускладнюється тим, що схеми обходу санкцій свідомо конструюються з використанням багаторівневих корпоративних структур, офшорних компаній, номінальних директорів та інших механізмів приховування бенефіціарної власності. Це створює проблему розподілу кримінальної відповідальності між різними учасниками морської діяльності та вимагає чіткого визначення критеріїв індивідуальної вини.

Стан проблеми. Міжнародні санкції проти російської федерації, запроваджені у відповідь на агресію проти України, санкції проти Ірану та Венесуели призвели до формування так званого «тіньового флоту»: суден, які використовуються для обходу санкційних обмежень шляхом транспортування санкційних вантажів, частих змін назв і прапорів, відключення систем автоматичної ідентифікації (AIS) та застосування складних схем корпоративної власності. Станом на початок 2026 року до санкційних переліків ЄС включено понад 600 суден, підозрюваних у діяльності в межах такого флоту. За даними агентства Reuters, уряд Сполучених Штатів ініціював подання низки цивільних позовів до окружних судів США щодо арешту десятків нафтових танкерів, пов'язаних із венесуельською торгівлею нафтою. Точна кількість поданих клопотань про ордери на арешт не розголошується, оскільки відповідні судові документи носять закритий характер і не є публічними. Ці юридичні кроки здійснюються в межах ширшої стратегії Вашингтона щодо контролю над потоками венесуельської нафти та тиску на чинну владу в Каракасі. Мовиться, зокрема, про судна так званого «тіньового флоту», які оперують переважно в міжнародних водах під різними прапорами та займаються перевезенням сирої нафти, походження якої пов'язують із економічною діяльністю держав із чинними санкціями, зокрема Венесуели, Ірану, росії. Американські військові та Берегова охорона вже здійснили перехоплення щонайменше п'яти таких танкерів у Карибському морі та Атлантичному океані. Серед за-

триманих суден були, зокрема, *Marinera* (Bella 1), що прямувала з Венесуели до Росії, *M-Sophia* без чітко визначеного прапора, та *Olina*, яка понад півтора місяця рухалася з невключеним транспондером для ідентифікації суден. Усі ці операції відбувалися в міжнародних водах у рамках дій із реалізації санкційної політики США й будуть продовжені в найближчий час [4].

З юридичної точки зору подання США позовів про арешт танкерів, у тому числі тих, що прямують до Китаю, ґрунтується насамперед на екстериторіальному застосуванні американського санкційного та конфіскаційного законодавства. Йдеться не про класичне затримання суден *in rem* у територіальних водах США, а про використання судових ордерів федеральних судів у поєднанні з механізмами міжнародного морського контролю. Правовою основою виступають норми про цивільну конфіскацію майна, пов'язаного з порушенням санкційного режиму (*civil forfeiture*), а також доктрина «контамінації» вантажу й судна незаконним походженням доходів. У цьому контексті маршрут до Китаю не має самостійного значення: ключовим є встановлення факту, що нафта походить із підсанкційної держави, а операція спрямована на обходження обмежень, незалежно від держави кінцевого призначення. Такий підхід дозволяє США аргументувати законність втручання навіть у міжнародних водах, посиляючись на боротьбу з транснаціональними фінансовими та санкційними правопорушеннями. Водночас ці дії викликають суттєві питання з позицій міжнародного морського права та принципу свободи судноплавства, закріпленого в Конвенції ООН з морського права 1982 року (UNCLOS) [2]. Арешт або фактичне перехоплення танкерів, що прямують до Китаю, може бути кваліфіковане як форма примусового здійснення юрисдикції поза межами національної території, що традиційно допускається лише у виняткових випадках (піратство, работоргівля, несанкціоноване мовлення, відсутність національності судна).

Саме тому США, як правило, акцентують на таких обставинах, як відсутність прапора, використання «зручних» або фіктивних реєстрів, вимкнення AIS-транспондерів, а також на фінансовому зв'язку операцій із доларовою системою або американськими суб'єктами. Для Китаю як держави призначення ці кейси створюють додаткові ризики вторинних санкцій і правової невизначеності для імпортерів, але водночас залишають простір для заперечень щодо легітимності екстериторіального примусу США в сфері, де формально діє режим свободи відкритого моря.

До того ж є нюанси стосовно відповідальності моряків у випадку затримання судна.

Справа танкера «*Marinera*» (раніше *Bella 1*) стала показовим прикладом конфлікту між санкційною політикою держав і правовим статусом моряків. Судно, яке раніше здійснювало перевезення нафти з Венесуели й Ірану та було включене до санкційних списків (SDN¹) [5] Управління з контролю за іноземними активами

¹ Specially Designated Nationals and Blocked Persons List (SDN) – підконтрольний Управлінню

Міністерства фінансів США (Office of Foreign Assets Control, далі – OFAC), змінило назву, прапор на російський, відключило AIS [6]¹ і продовжило рейс до захоплення в січні 2026 року Береговою охороною США в Північній Атлантиці. Міністерство юстиції США публічно заявило про намір притягнути до кримінальної відповідальності «всіх винних осіб», включаючи членів екіпажу [7–10].

Виникає центральне питання: чи може рядовий моряк вважатися кримінально відповідальним за порушення санкцій виключно через факт працевлаштування на судно, яке класифікується регуляторними органами як елемент «тіньового флоту»? Це питання має не лише теоретичне, а й практичне значення для тисяч моряків, які працюють на судах під прапорами зручності та не мають повної інформації про бенефіціарну власність і комерційну діяльність судна.

Проблематика ускладнюється тим, що санкційні режими різних юрисдикцій (США, ЄС, Україна) мають різні стандарти встановлення вини та різні підходи до криміналізації порушень санкцій. Водночас усі ці правопорядки формально визнають принцип особистої вини та відкидають об'єктивну інкримінацію. Проте правозастосовна практика, особливо в умовах геополітичної конфронтації, може відхилятися від цих принципів.

Актуальність дослідження зумовлена також імплементацією в Україні Директиви ЄС про криміналізацію порушення санкцій [11], яка вимагає встановлення кримінальної відповідальності за обхід рестриктивних заходів. При цьому залишається невизначеним питання про обсяг суб'єктивної сторони таких злочинів і про єдині підходи до розуміння межі відповідальності осіб, які формально не є організаторами тіньових чи то підсанкційних схем, але професійно залучені до їх реалізації.

Основна гіпотеза дослідження полягає в тому, що в кримінальному праві України, Європейського Союзу та Сполучених Штатів Америки сам факт працевлаштування моряка на судно, класифіковане як елемент «тіньового флоту» (англ. *«shadow fleet»*), не створює достатніх підстав для кримінальної відповідальності за порушення або обхід санкцій, заважаючи на загальнопоширену точку зору. Для притягнення до відповідальності необхідне доведення індивідуалізованої суб'єктивної сторони – умислу, знання або свідомого ігнорування очевидних ознак незаконності (*willful blindness*).

Робоча гіпотеза передбачає, що:

1) класифікація судна як елемента тіньового флоту є регуляторною оцінкою *ex post facto*, яка не може ретроспективно створювати презумпцію знання або вини для членів екіпажу;

з контролю за іноземними активами Міністерства фінансів США основний список блокуючих санкцій США (~15,000 записів станом на 2026 р.), який включає судновласників «тіньового флоту», танкерні компанії та фізичних осіб.

¹ AIS (Automatic Identification System) – автоматична ідентифікаційна система, яка забезпечує автоматичний обмін навігаційними даними (позиція, курс, швидкість, IMO номер, тип судна) між суднами та береговими станціями для запобігання зіткненням та моніторингу. Впроваджена в світі з 2004 року згідно поправок до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (SOLAS), 1974.

2) структура тіньового флоту навмисно побудована таким чином, щоб концентрувати санкційний ризик та прибуток на рівні бенефіціарів, операторів і менеджерів, залишаючи рядовий екіпаж у позиції інформаційно ізольованих виконавців;

3) кримінальна відповідальність моряка можлива лише за наявності розуміння протиправності безпосередніх активних дій, які виходять за межі його звичайної роботи на судні, або умисно порушують правила здійснення такої роботи: участь у маніпуляціях з AIS, фальсифікації документів, протидії законному контролю або виконанні явно незаконних наказів;

4) добросовісна довіра моряка до кріюінгової агенції та зовнішньої правомірності трудового контракту виключає або істотно знижує рівень кримінальної відповідальності за відсутності прямих індикаторів працевлаштування на судно тіньового флоту.

2. МАТЕРІАЛИ ТА МЕТОДИ

Емпіричну базу дослідження становили: міжнародні конвенції з морського права (UNCLOS, 1982 та Rotterdam Rules, 2009), нормативно-правові акти США (ІЕЕРА, виконавчі укази щодо Росії, Ірану та Венесуели, регламенти ОФАС), законодавство ЄС (регламенти щодо рестриктивних заходів, Директива про криміналізацію порушення санкцій), законодавство України [12] (проекти змін до Кримінального кодексу щодо криміналізації обходу санкцій), публічні документи в справі «Marinera», аналітичні матеріали міжнародних організацій і експертних центрів.

Дослідження здійснювалося з використанням комплексу загальнонаукових і спеціально-юридичних методів.

Порівняльно-правовий метод застосовувався для аналізу санкційно-кримінального законодавства та правозастосовної практики трьох правопорядків: України, Європейського Союзу та США, що дозволило виявити спільні принципи встановлення суб'єктивної сторони санкційних правопорушень і специфічні особливості кожної з систем.

Системно-структурний метод був використаний для дослідження співвідношення між різними рівнями санкційних режимів (міжнародні санкції ООН, автономні санкції ЄС і США, національне імплементаційне законодавство) і визначення місця кримінальної відповідальності моряків у загальній системі санкційного примусу.

Догматичний метод був застосований для тлумачення нормативних конструкцій суб'єктивної сторони санкційних злочинів у праві України (умисел, необережність), доктрини *willful blindness* (англ. – «свідоме заплущення очей») у праві США та концепції *due diligence* (англ. – «належна перевірка») у праві ЄС.

Метод case study використовувався для детального аналізу справи танкера «Marinera» (ex «Bella I») як типового прикладу конфлікту між санкційною політикою держав і правовим становищем моряків. Аналіз охоплював фактичні об-

ставини справи, офіційні заяви органів влади США та публічну інформацію про хід кримінального провадження.

Функціональний метод застосовувався для з'ясування ролі різних суб'єктів морської індустрії (бенефіціари, оператори, менеджери, кріюінгові агенції, екіпаж) у схемах обходу санкцій і розподілу між ними санкційних ризиків та відповідальності.

3. РЕЗУЛЬТАТИ ТА ОБГОВОРЕННЯ

3.1. Кримінально-правова кваліфікація ознаки обізнаності в санкційних злочинах
Кримінально-правове значення обізнаності моряка, який працює на танкері «Marinera» (колишній «Bella 1», далі – «Marinera»), слід оцінювати виходячи з того, що сам факт працевлаштування на судно, яке згодом класифікується як елемент російського «тіньового флоту», не створює автоматичної презумпції вини чи умислу щодо ухилення від санкцій. Центральним є питання про те, чи мав окремий член екіпажу усвідомлення санкційного характеру діяльності судна або хоча б сприймав як високоімовірну участь судна в схемах обходу санкцій, і чи це усвідомлення стосувалося саме заборонених операцій, а не лише загального геополітичного фону.

Вихідною методологічною позицією цього дослідження, сформульованою на підставі заявленої гіпотези, є визнання ієрархічної та функціональної диференціації відповідальності за здійснення різних видів операцій на борту судна. Зазначена концепція сформувалася в доктрині британського морського права та в сучасному міжнародному праві інституціоналізована через систему універсальних морських конвенцій Організації Об'єднаних Націй. Зокрема, Конвенцією з морського права ООН (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (далі – UNCLOS) регламентовані як національність судна (ст. 91), його зв'язок з країною прапора (ч. 1 ст. 92, ст. 93–94), так і заборона зміни прапора в морі (ч. 2 ст. 92).

Так, згідно ч. 2 ст. 92 UNCLOS «Судно, яке ходить під прапорами двох або більше держав, використовуючи їх залежно від зручності, не може посилається на жодну з цих національностей стосовно будь-якої іншої держави й може прирівнюватися до судна без національності» [2].

Ці правила гарантують що національне судно перебуває в юрисдикції відповідної держави і контролюється нею через капітана та офіцерів. Згідно п.п. «b» – «c» ч. 4 ст. 94 UNCLOS до заходів забезпечення юрисдикції й контролю належать критерії належності командування судном капітаном та офіцерами. Згідно п.п. «a» – «b» ч. 3 ст. 94 капітан та офіцери повинні мати кваліфікацію для керування судном з вантажем. Таким чином, положення ст. 94 Конвенції ООН з морського права закріплюють не лише формальні вимоги до організації судноплавства, а й концепцію *функціонально диференційованої відповідальності на борту судна*, пов'язуючи обсяг юрисдикційного контролю держави прапора з наявністю на-

лежного командування та професійної кваліфікації капітана й офіцерського складу. Саме ці критерії формують нормативну межу між управлінськими та виконавчими функціями екіпажу, що має принципове значення для подальшої кримінально-правової оцінки обізнаності моряка про правовий статус судна, характер перевезуваного вантажу та можливі порушення санкційного режиму.

У системах кримінального права України, ЄС та США кримінальна відповідальність за порушення санкцій чи сприяння їх обходу ґрунтується на доведенні суб'єктивної сторони – умислу або, у певних випадках, грубої необережності, але не на голому факті перебування на борту судна, яке транспортує санкційний вантаж. Це відповідає фундаментальному принципу сучасного кримінального права про недопустимість об'єктивної інкримінації та необхідність установлення особистої вини.

3.2. Фактичний контекст кейсу «*Marinera*»

Фактичний контекст «*Marinera*» демонструє типову конфігурацію «тіньового флоту». Судно «*Bella 1*» було залучене до перевезення нафти з Венесуели й Ірану, щодо яких діють широкі санкції США, та було позначене OFAC у рамках мережі ухилення від санкцій. Згодом судно змінило назву на «*Marinera*», відключило AIS, змінило прапор на російський і продовжило рейс в умовах підвищеної уваги правоохоронних органів США.

7 січня 2026 року судно було захоплене в Північній Атлантиці на підставі ордеру федерального суду США [13]. Міністерство юстиції публічно заявило про намір притягнути до кримінальної відповідальності «всіх винних осіб», включно з членами екіпажу, які не підкорилися наказам Берегової охорони та намагалися втекти. У цьому казусі санкційно-правовий елемент (перевезення підсанкційного вантажу, статус судна як елемента тіньового флоту, судна *sui generis* «без національності» згідно ч. 2 ст. 92 UNCLOS) переплітається з автономними складами злочинів за правом США – непокора законним розпорядженням Coast Guard, перешкоджання правосуддю, можливе змовницьке ухилення від санкцій.

До цього процесу приєдналася й Великобританія. Британські чиновники визначають правові підстави за Законом про санкції та відмивання грошей 2018 року для дозволу військовим силам висаджуватися на борту та конфісковувати танкери російського тіньового флоту, особливо ті, що не мають дійсних прапорів і порушують санкції. Це слідує за недавніми спільними операціями США та Великобританії, включно з захопленням у січні 2026 року танкера *Marinera* (екс-*Bella-1*) біля Шотландії/Ісландії, де британські активи, як-от розвідка RAF та RFA Tideforce, підтримали перехоплення американцями судна, пов'язаного з Венесуелою, що прямувало до російського арктичного порту. Міністри розглядають це як ескалацію для порушення нафтових доходів Росії, що фінансують війну в Україні, з понад 500 суднами тіньового флоту, уже санкціонованими Великобританією [14]. Британські сили допомогли Береговій охороні США захопити *Marinera*, яка несла фальшивий

російський прапор і була пов'язана з ухиленням від санкцій за участю Росії, Ірану та Венесуели; її перехопили за 124 милі на південь від Ісландії з висадкою гелікоптером. Міноборони Великобританії підтвердило відповідність міжнародному праву, назвавши це «глобальними зусиллями для придушення порушень санкцій» [15].

3.3. Стандарти кримінальної відповідальності у праві США

У праві США, де ключову роль відіграють *International Emergency Economic Powers Act* (IEEPA, 50 U. S. C. § 1701 et seq.) [16], виконавчі укази щодо росії (Е. О. 14024) [17], Ірану (Е. О. 13902) [18] та Венесуели (Е. О. 13850) [19], а також регламенти OFAC (31 C. F. R. Parts 501–599) [20], злочинність порушення санкцій передбачає або *actual knowledge* (фактичні знання про незаконність), або принаймні *willful blindness* – свідоме ігнорування очевидних ознак санкційного ризику та незаконності операцій. Ці стандарти, підтверджені в справах *United States v. Jewell* (532 F.2d 697, 9th Cir. 1976) [21] та *Global-Tech Appliances v. SEB S. A.* (563 U. S. 1, 2011) [22], вимагають позитивного доведення суб'єктивної сторони: підозри про протиправність плюс навмисного ухилення від перевірки, без чого *liability* не виникає. OFAC – практика чітко розмежовує *passive involvement* від *active facilitation*, фокусуючи покарання (цивільні штрафи до \$1 млн+ чи кримінальні покарання до 20 років ув'язнення) на тих, хто контролює схему.

Стосовно рядового екіпажу танкера «Marinera», сам факт служби на судні, раніше включеному до SDN-мережі OFAC [5] чи асоційованому з санкційними маршрутами (Іран – Венесуела – Росія), не є достатнім для кримінальної кваліфікації за американським Законом про міжнародні надзвичайні економічні повноваження (*International Emergency Economic Powers Act* [23], далі – IEEPA) чи § 371 (щодо змовництва) Розділу 18 «Злочини та кримінальний процес» Кодексу США [23].

Вирішальними будуть індивідуалізовані докази: (1) знання про SDN-статус судна чи походження вантажу; (2) усвідомлення незаконності транспортування нафти з санкційних джерел; (3) активна участь у маніпуляціях з AIS (відключення для уникнення трекінгу), спробах втечі від Берегової охорони США чи фальсифікації BDN/коносаментів.

8 січня 2026 року Міністерство юстиції США відкрило провадження розслідування на «crew involved in evasion» (у контексті процесуальних дій Міністерства юстиції США – «екіпаж, який брав участь в ухиленні від санкцій»), а не на всьому екіпажі, що узгоджується з General License 78 [24] (дозволи для безпеки екіпажу без посередництва).

Якщо член екіпажу виконує суто технічні чи сервісні функції – ремонт двигунів, вахту, обов'язки камбузу – без доступу до фрахтових документів, логів власників чи санкційних баз (OFAC SDN List [5]), його роль лишається операційно нейтральною. Відсутність участі в ухваленні рішень про зміну курсу, вимкнен-

ня AIS чи протидію Coast Guard (наприклад, маневри уникнення в Північній Атлантиці) виключає винність, оскільки американська доктрина *mens rea* (Morissette v. United States, 342 U. S. 246, 1952 [25]) відкидає невинну (*strict*) відповідальність для ненавмисних суб'єктів.

Тобто рядовий моряк не зобов'язаний проводити належну перевірку за стандартами ISM Code¹ (SOLAS) чи Управління фінансовими активами Міністерства США (OFAC), а має покладатися на накази капітана та кріюінгову агенцію.

Віднесення такого члена екіпажу до «винних суб'єктів» (*culpable actors*) лише на підставі присутності на борту тяжіє до недопустимої об'єктивної інкримінації, суперечачи класичній доктрині провини (*culpability*) в американському праві, де вина персональна та доведена.

Практика OFAC у справах тіньового флоту (наприклад, затримання 40+ танкерів у 2025–2026 рр.) диференціює: старші офіцери, які здійснюють керівництво судновими операціями, підпадають під підвищену відповідальність як суб'єкти управлінського нагляду (*supervisory liability*), тоді як рядові члени екіпажу притягаються до відповідальності лише за наявності прямих доказів їхньої співучасті, як показано в справі «Marinera», де ключовим було свідоме неподання наказів Береговій охороні США (14 U. S. C. § 522 [26]). *General Licenses* захищають екіпаж від другорядних санкцій щодо рутинних операцій (вплата заробітної плати, репатріація), проте не поширюються на операції з суднами зі списку SDN і не звільняють від відповідальності у випадках усвідомленої сліпоти (*willful blindness*) щодо діяльності тіньового флоту. Відповідальність членів екіпажу визначається їхньою роллю на борту та ступенем усвідомленого порушення санкційного режиму.

Нарешті, цей підхід забезпечує правову визначеність: OFAC рекомендує морякам розривати контракти при виявленні «червоних прапорців» (вимкнення AIS, підняття високоризикових прапорів), але не криміналізує добросовісну службу моряка без спеціальних знань (див. UNCLOS [2]).

Оскільки деяких моряків із «Marinera» значною мірою було евакуйовано чи відпущено після допитів, маємо пряме підтвердження: без доказів свідомого ігнорування (*willful blindness*) чи сприяння (*facilitation*) знеособлена чи групова відповідальність відкидається.

Тобто баланс між виконанням санкцій та захистом третіх сторін лишається основою доктрини США. І цей підхід не допускає колективної відповідальності без чітких юридичних підстав, без визначення індивідуальної провини.

3.4. Підхід Європейського Союзу до відповідальності за порушення санкцій

Право ЄС після ухвалення Директиви про криміналізацію порушень санкцій 2024/1226 [27] (набрання чинності 20.05.2024, транспозиція до національного законодавства до 20.05.2025) та Регламенту 2024/3192 [28] зосереджене на-

¹ Міжнародний кодекс з управління безпекою (*International Safety Management Code*), обов'язковий стандарт Міжнародної морської організації (IMO), інтегрований до Конвенції SOLAS.

самперед на судновласниках, операторах та посередниках, які контролюють ризики й вигоди від санкційних схем. Директива гармонізує покарання за ухилення (*circumvention*), надання заборонених послуг чи товарів, включаючи 1–5 років ув'язнення для фізичних осіб та штрафи до 5% обороту чи €40 млн для юридичних осіб, але вимагає мінімальних правил застосування без автоматичної вини для низової ланки виконавців. Держави-члени, як Чехія чи Німеччина транспонзували її з акцентом на «грубу недбалість». Поруч із цим Комісія ЄС у липні 2025 року розпочала *infringement procedures* проти 18 країн за неповну імплементацію Директиви [29].

Останні хвилі санкцій ЄС (17-та та 18-та пакети проти Росії, грудень 2025 р.) прямо спрямовані на танкери тіншового флоту, що застосовують високоризикові практики – часті перереєстрації, прапори зручності (Панама, Ліберія), відключення AIS, ship-to-ship трансфери, перевезення російської нафти поза €60/баррель лімітом, заборонивши доступ до портів та послуг. Загалом понад 600 суден під санкціями, включаючи 41+ нових у грудні 2025 року, з фокусом на енергоносії, зерно з окупованих територій та військове обладнання. Ці заходи суттєво впливають на морський ланцюг постачань, проте не створюють загальної презумпції кримінальної вини для звичайних моряків, залишаючи їх у статусі третіх осіб без контролю над схемою.

Так, Директива допускає необхідність запровадження кримінальної відповідальності за недбале порушення санкцій у сферах торгівлі, транспорту та надання послуг. Це стосується суб'єктів із обов'язком належної перевірки для тих, хто проводить перевірку контрагентів, верифікує право власності чи оцінює кінцеве використання вантажу. Для судновласників, менеджерів, чартерів та брокерів (наприклад, перевірка CN-кодів вантажу, джерела коштів, маршрутів судна) відсутність належної старанності є грубим порушенням зі стимулами для самовикриття. Крюїнгові компанії відповідають за хибне подання інформації про судновласника та характер рейсу, рівно як і за невідповідність компетенції члену екіпажу. Проте рядові моряки без доступу до фрахтових даних чи санкційних списків аж ніяк не підпадають під цей профіль.

Це набагато більше відповідає профілю судновласника чи менеджера, ніж окремого моряка, оскільки Директива виключає *de minimis* порушення (<€10 000) та вимагає «обґрунтованої підстави для підозри» для відповідальності. У контексті морського страхування належна перевірка покладається на страхувальника/брокерів із ризиками чорних списків чи заморожених активів для тих, хто не дотримується вимог, але екіпаж залишається захищеним за умови добросовісності. ЄС-стратегія полягає в демонтажі тіншового флоту через заборони на порти та відмову в послугах, але без масового переслідування екіпажу.

Підхід ЄС спрямований на досягнення балансу між розширенням кримінально-правового втручання та дотриманням вимог правової визначеності. Європейська Комісія здійснює посилений контроль за транспозицією Директиви

(ЄС) 2024/1226, зосереджуючись на недопущенні юрисдикційного арбітражу (*forum shopping*) та на уніфікації мінімальних стандартів кримінальної відповідальності й покарання. Хоча повноваження з розслідування та притягнення до відповідальності залишаються на рівні національних органів (наприклад, прокуратур чи фінансових регуляторів у Німеччині, Нідерландах чи Польщі), Комісія через процедури притягнення до відповідальності, які були введені з 2025 року проти кількох країн, гарантує єдиний підхід до визначення грубої недбалості чи умисного ухилення, уникаючи розбіжностей у тлумаченні. Така структура дозволяє гнучко адаптувати санкційний тиск до конкретних юрисдикцій без ризику правового вакууму чи надмірної бюрократизації. Для моряків це означає відсутність кримінально-правової загрози за відсутності індивідуалізованих доказів їх активної та свідомої участі в ухиленні від санкцій, зокрема шляхом фальсифікації документів або навмисного надання послуг санкціонованим суб'єктам. Натомість фокус кримінальної відповідальності концентрується на «вищому колі»: власниках, посередниках (брокерах, страховиках, трейдерах) та менеджерах, які здійснюють фактичний контроль над відповідними схемами.

На початку 2026 року очікуються нові санкційні пакети проти тіньового флоту (20-та хвиля чи більше), але без розширення відповідальності на екіпаж, що виконує рутинні функції без доступу до стратегічних рішень, зберігаючи статус захищених третіх сторін за умови довіри кріюінговій агенції. Цей баланс забезпечує ефективність санкцій без підриву глобального ринку морської праці.

3.5. Українське кримінальне право та імплементація європейських стандартів
У кримінальному праві України принцип особистої вини (ст. 23 КК України) та відсутність об'єктивного ставлення в вину лишаються непорушними гарантіями прав людини [29], навіть у контексті імплементації Директиви ЄС 2024/1226 про криміналізацію санкцій, де законопроекти (зокрема, законопроект № 12406 [30]) пропонують введення ст. 114–3 КК України для умисного обходу чи грубої недбалості.

Існуюча ст. 111–2 КК України («Пособництво державі-агресору»), яка в масовій свідомості пов'язана із можливою відповідальністю всіх українських моряків, що працюють «під прапором», була введена після повномасштабного вторгнення, та карає позбавленням волі від 10 до 12 років із конфіскацією майна за умисні дії, що надають економічну, військову чи соціальну користь агресору з метою завдання шкоди Україні, включаючи виконання рішень окупаційних властей чи сприяння їх реалізації. Екстериторіальна дія (статті 6–7 КК України) застосовується до суб'єктів відповідальності за вчинення відповідних дій і за кордоном, але вимагає прямого умислу та спеціальної мети завдання шкоди Україні, виключаючи пасивну службу без доведеної обізнаності.

З нашої точки зору, ст. 111–2 КК України не охоплює автоматично службу на тіньовому флоті рф, оскільки диспозиція фокусується на пособництві державі-агресору через конкретні дії (виконання указів окупаційних структур, допомога

формуванням рф), а не абстрактну економічну вигоду від рутинної праці [31–32]. Для моряка на «Marinera» укладення стандартного контракту через крюїнгове агентство не утворює складу злочину, адже відсутній прямий зв'язок із «реалізацією дій агресора» це радше гіпотетичний ризик для тих, хто свідомо працює на структури зазначені у РНБО-санкційному флоті (Указ №929/2025) [33].

У кейсі українця, який підписує контракт на тіньовий флот, підстави за ст. 111–2 КК України виникають лише за наявності доказів: (1) знання про кінцевого російського бенефіціару чи санкційний статус; (2) усвідомлення спричинення шкоди Україні (фінансування країни-агресора через постачання фрахту); (3) добровільна участь у схемі ухилення та тінізації (маніпуляції AIS, фальсифікація). Прокуратура не зможе кваліфікувати рядову вахту як «пособництво», адже мета завдання шкоди не доведена.

Логіка законодавця, яким установлено 10 видів караної активності в диспозиції ст. 111–2 КК України загалом поширюється на «будь-які дії», але судова практика акцентує персональну вину, відкидаючи об'єктивізм: служба на судні без доступу до фрахту чи наказів не дорівнює умислу, на відміну від свідомої логістики для рф. Стаття 111–2 КК України не чиста Геллеровська *Catch-22*¹ чи «wobler»² для моряків, бо презумпція невинуватості (ст. 62 Конституції України) та доказовий стандарт (ст. 91 КПК України) захищають від свавілля, лишаючи ризик для активних співучасників (капітанів, агентів).

У справі «Marinera» застосування ст. 111–2 КК України до українського моряка можливе лише за наявності доведеного умислу на сприяння державі-агресору. Пасивна служба на судні агресора не потрапляє під дію цієї статті, оскільки закон вимагає суб'єктивного елементу умислу. У майбутній імплементації Директиви (ст. 114–3) запроваджується гармонізація з підходом ЄС: тяжка недбалість буде підставою для відповідальності для «enablers», тобто осіб, які активно сприяють порушенню санкцій чи агресивним діям, але не для членів екіпажу, які виконують пасивну службу. Ризик гіпотетичний, але добросовісність (MLC 2006 [34]) та відсутність мети шкоди блокують кваліфікацію, зберігаючи баланс.

3.6. Добросовісна довіра та обмеженість інформації моряка

Окремого аналізу потребує питання добросовісної довіри до крюїнгового агентства та зовнішньої правомірності оформлення трудових відносин. Як у міжнарод-

¹ «Catch-22» для моряків у аналізованому контексті полягає в тому що кожен із підлеглих стикається з дилемою: виконуючи накази капітана на судні тіньового флоту він ризикує отримати звинувачення у пособництві; а у разі відмови – ризикує втратити роботу й отримати репатріацію за 2006. Термін використаний із роману Джозефа Геллера «Catch-22» (1961), де описано абсурдне правило для американських пілотів Другої світової: льотчики можуть бути звільнені від польотів, якщо визнано божевільними, але запит на звільнення доводить їхню осудність, тож правило «ловить» (catch) у замкнене коло.

² «Wobler» – «гнучкий злочин» у США, який прокурор може кваліфікувати як тяжкий (*felony*) або легкий (*misdemeanor*). Для досліджуваного випадку це означає, що рядовий моряк отримує мінімальне покарання чи звільнення, а ключові особи офіцерського складу обвинувачення в тяжкому злочині з ув'язненням до 20 років.

ному морському праві (MLC 2006 [34]), так і у санкційно-кримінальних доктринах ЄС, України й США, пересічний моряк не зобов'язаний проводити власне «санкційне розслідування» щодо бенефіціарних власників судна, історії прапорів чи фінальних портів призначення, якщо його контракт містить стандартні відомості: назву судна, прапор, зареєстрованого судовласника або менеджера, тип судна та базові умови служби. MLC 2006 у статті 2.2 покладає обов'язок розкриття базової інформації саме на працедавця чи агента, а не на працівника, що створює презумпцію добросовісності для моряка, який покладається на надані дані без явних ознак фальсифікації [34].

Насамперед «Тіньовий флот» це розпорошена глобальна мережа переважно старих танкерів для нафти, структурована через непрозорі ланцюжки власності, лояльні реєстри та спеціалізовані операційні ролі, які разом транспортують санкціоновану нафту, розподіляючи юридичні та фінансові ризики. Флот налічує сотні чи понад тисячу суден (часто віком 15–20+ років), що діють поза основними системами класифікації, страхування та перевірки. Судна організовані через шари підставних компаній та посередників (часто в ОАЕ, Індії та офшорах), що приховують кінцевих бенефіціарів, пов'язаних із Росією, Іраном, Венесуелою та трейдерами. Корпоративна структура включає: одноцільові компанії-власники окремих суден, фірми з управління екіпажем і технікою, трейдерів для вантажів і чартерів. Судна плывуть під «прапорами зручності» з слабким наглядом, легко змінюючи реєстрацію під тиском санкцій. Аналітики розрізняють «темну» складову (маніпуляція AIS, фальшиві прапори, приховані перекачки) для обману; «сіру» (формально легальні судна з ризиковими маршрутами) для обсягу та правдоподібного заперечення, утворюючи екосистему, де судна змінюють ролі та статуси¹. Операції це ланцюжки з кількох етапів: завантаження біля санкціонованих портів, «зникнення» в зонах трансферу (Оманська затока, Південно-Китайське море, Західна Африка), перекачки корабель-на-корабель за межами юрисдикції прибережних країн, зміна осадки та документів. Методи: прогалини AIS, спуфінг GPS, фальшиві накладні, «FOR ORDERS» напрямки. Ролі: «годовники» (пряме завантаження), «хабові» (перекачки/блендинг), далекомагістральні до Азії; координуються брокерами з ризиковим страхуванням [35].

У структурі управління тіньового флоту саме верхні ланки бенефіціари, оператори, трейдери спеціально конструюють багатошарові схеми власності та управління, що забезпечують прибуток і дозволяють концентрувати санкційний ризик «нагорі», тоді як екіпаж залишається в позиції інформаційно відрізнаних виконавців рутинних функцій [36].

Ця архітектура, побудована на принципах *прапору зручності, офшорів SPV та посередницьких ланках* (наприклад, у Філіппінах чи Індії), систематично виключає екіпаж від доступу до критичної інформації про ланцюг постачань чи санкційні ризики.

¹ До речі, аналогічні по сутності операції створення екосистеми морських офшорів було свого часу застосовано з метою ухилення від арешту флоту ЧМП за боргами СРСР

У кримінально-правовому сенсі така конструкція не може перетворюватися на обов'язок для нижньої ланки екіпажу проводити належну перевірку, що перевищує її професійну компетенцію та роль, це суперечило б принципу персональної вини.

Таким чином, при відсутності прямих індикаторів незаконності (відвертих інструкцій щодо відключення AIS, наказів ігнорувати сигнали Coast Guard, участі у фальсифікації коносаментів тощо) від моряка не можна очікувати ні високого рівня обізнаності про санкційні нюанси, ні обов'язку відмовитися від праці лише через підвищений геополітичний ризик.

Доктрина «добросовісного покладання» (*«good faith reliance»*), визнана в OFAC-практиці та Європейській директиві про криміналізацію санкцій (2024/1226) [25], захищає третіх осіб, які діють у межах видимої законності, особливо коли агентство виконує роль професійного посередника з формальною перевіркою. Випадок «Marinera» ілюструє це: екіпаж, укладений через нейтральні агентства, не мав доступу до даних про SDN-статус судна чи ірансько-венесуельські маршрути.

Більше того, кримінальне право України (ст. 27 ККУ про суб'єктивну сторону) та ЄС (ст. 7 Директиви) вимагають індивідуалізованих доказів умислу чи грубої необережності, а не абстрактної підозри на основі медійного дискурсу про «тіньовий флот». Навіть у практиці OFAC *willful blindness* застосовується лише за наявності «червоних прапорців», наприклад, явних розбіжностей у контракті чи усних інструкцій щодо маніпуляцій, які в стандартних *crewing*-процедурах відсутні. Таким чином, добросовісна довіра до агентства формує бар'єр проти об'єктивізації вини, зберігаючи фокус на тих, хто контролює схему.

Нарешті, ігнорування цього принципу призвело б до абсурдних наслідків: масового кримінального переслідування тисяч моряків із країн, що не є суб'єктами конфлікту, за рутинну працю, що підірвало б MLC 2006 та глобальний ринок праці в судноплаванні.

У контексті «Marinera» судова практика США (IEEPA, 50 U. S. C. § 1705) акцентує відповідальність на капітані та старших офіцерах за непокору, а не на рядовому екіпажі без доказів співучасті. Отже, доктрина добросовісної довіри не лише логічно виправдана, але й необхідна для правової визначеності в санкційних справах.

3.7. Доктрина *willful blindness* та межі її застосування

Доктрина *willful blindness* («свідоме заплущення очей»), що є ключовим елементом практики OFAC та кримінального права США, буде застосовується до членів екіпажу танкера «Marinera» лише за наявності конкретних, об'єктивно розпізнаваних індикаторів незаконності, які особа свідомо ігнорує, обираючи не розслідувати очевидні ризики. У американській юриспруденції, зокрема у справах *Global-Tech Appliances v. SEB S. A.* (2011) та *United States v. Jewell* (1976), ця доктрина прирівнює свідоме уникнення знань до *actual knowledge*, але вимагає двох

умов: підозри про протиправність (1) і навмисного ухилення від перевірки (2). Для рядового моряка стандартні елементи контракту чи суднової рутини не створюють такої підозри, перетворюючи доктрину на інструмент проти тих, хто активно приховує правду від себе самого.

У контексті справи «Marinera» потенційними «червоними прапорцями» для активації *willful blindness* слугують відомості про попередні затримання судна ОФАС за перевезення нафти з Ірану чи Венесуели, публічні попередження регуляторів про санкційний статус, або повторні рефлаження та перейменування, що фіксуються у відкритих базах Equasis чи MarineTraffic. Якщо екіпаж отримувач усні чи письмові інструкції від капітана чи менеджера щодо «нестандартних маневрів» для уникнення ідентифікації, це створює підозру, яку ігнорування перетворює на *culpability*. Проте загальний медійний шум про «*shadow fleet*» чи геополітичний контекст не кваліфікуються як *personal knowledge*, оскільки кримінальне право США виключає абстрактну обізнаність без конкретних судових фактів.

Особливе значення набувають дії, що виходять за межі нейтральної праці: активна участь у відключенні AIS, що є прямою маніпуляцією системою безпеки ІМО, або зміна ідентифікаційних даних, які є стандартними практиками ухилення від санкцій. Такі операції, виконані за наказом, але з усвідомленням їхньої нетиповості (наприклад, без технічної потреби чи в зонах підвищеного моніторингу), виходять за межі розуміння *willful blindness* у сферу активного сприяння, притягуючи до відповідальності за тяжкий злочин за 50 U. S. C. [37] § 1705 (до 20 років ув'язнення). У «Marinera» спроби тікати від Coast Guard у Північній Атлантиці стали підставою для Міністерства юстиції США оголосити про кримінальні звинувачення проти саме причетних членів екіпажу («*crew members involved*»), фокусуючись саме на тих, хто фізично чи технічно сприяв протидії огляду.

З позиції права ЄС (Директива 2024/1226 про криміналізацію санкцій) *willful blindness* адаптується як «свідоме заплущення очей» (свідоме ігнорування), але обмежується суб'єктами з обов'язками належної перевірки («*due diligence*») – менеджерами чи чартерами, а не операційним екіпажем, якщо немає доказів їхньої ролі в стратегічному ухиленні. В Україні, де на розгляд Верховної Ради Президентом України внесено питання про криміналізацію санкцій, ухвалена в 2025 році (законопроект № 12406 від 14.01.2025), аналогічна конструкція (груба необережність чи умисел через підозру) застосовується екстериторіально лише за наявності зв'язку з Україною (громадянство, порт) і вимагає індивідуалізованих доказів, а не групової вини. Отже, для рядових моряків «Marinera» поріг залишається високим: рутинне виконання наказів без доступу до санкційних даних не активує доктрину.

Нарешті, межі *willful blindness* у цій справі демонструють напругу між санкційною ефективністю та принципом персональної вини: розширене тлумачення до всього екіпажу без сегментації (капітан vs. матроси) ризикнуло б створити

«заморожуючий» ефект на глобальний ринок праці, суперечачи MLC 2006 та праву на працю. Практика США в кейсі «Marinera» акцентує вибірккову відповідальність – на тих, хто переходить від пасивної служби до активного сприяння (вимкнення системи AIS, маневрів із ухилення), залишаючи добросовісних моряків у статусі захищених третіх сторін. Це забезпечує правову визначеність, концентруючи покарання на архітекторах схеми, а не на її тактичних виконавцях.

3.8. Критерії розмежування пасивної служби та активної участі

Контекст кейсу «Marinera» чітко демонструє розмежування між пасивною морською службою та активною участю в санкційних схемах, де пасивне виконання технічних або сервісних функцій, таких як навігація, обслуговування обладнання чи забезпечення безпеки, розглядається як добросовісна участь у трудових відносинах. Моряк у цій ролі покладається на зовнішню правомірність контракту, оформленого кріюінговою агенцією, яка зобов'язана надати стандартну інформацію відповідно до MLC 2006 (статті 2.2–2.3), без обов'язку самостійно розслідувати бенефіціарну власність чи санкційні ризики. Такий статус захищається доктриною «добросовісності» (англ. «good faith») у всіх релевантних правових системах, виключаючи об'єктивізацію вини за сам факт перебування на борту.

Натомість активні дії, як-от свідоме відключення AIS, участь у фальсифікації судових чи вантажних документів (наприклад, коносаментів чи логів), виконання явно незаконних наказів або фізичний опір законним вимогам Берегової охорони США, радикально виходять за межі нейтральної морської праці. У випадку з «Marinera» такі дії стали підставою для DOJ анонсувати кримінальні звинувачення, кваліфікуючи їх як перешкоджання правосуддю (18 U. S. C. § 1505) чи сприяння санкційним порушенням (50 U. S. C. § 1705), незалежно від первинного санкційного статусу судна. Ці операції перетворюють моряка з виконавця на співучасника, активуючи felony-відповідальність із потенційними термінами до 20 років.

Для американського права, де OFAC та IEЕРА домінують у санкційних справах, вирішальним є встановлення *actual knowledge* (фактичних знань про незаконність) або *willful blindness* (свідомого ігнорування очевидних фактів), як визначено у *Global-Tech Appliances v. SEB S. A.* (565 U. S. 1, 2011) [22].

Рядовий екіпаж «Marinera», не залучений до стратегічних рішень, не підпадає під цей поріг без прямих доказів усвідомлення санкційного ланцюга (наприклад, SDN-статусу судна чи іранських маршрутів), тоді як капітан чи старші офіцери, які наказували маневри уникнення, ризикують повною culpability (винуватістю). Ця доктрина забезпечує пропорційність, фокусуючи покарання на тих, хто контролює ризики.

Право ЄС, зокрема Директива 2024/1226 про криміналізацію санкцій [25], акцентує наявність контролю над ризиком і можливості здійснення належної перевірки, що є характерним для судовласників, операторів і менеджерів, але

рідко застосовується до рядового екіпажу. У контексті відповідальності тіньового флоту (Регламент 2024/3192) кримінальна відповідальність виникає за «необережне» порушення лише в суб'єктів із професійним обов'язком моніторингу (наприклад, чартерів чи агентств), де екіпаж «Marinera» лишається захищеною третьою стороною без доступу до фрахових даних чи санкційних баз. Це розмежування запобігає масовій інкримінації низової ланки.

Українське кримінальне право, у т.ч. проєкт змін до КК України 2025 р. щодо криміналізації ухилення від санкцій, вимагає доведення умислу (прямий чи непрямої) або грубої необережності щодо санкційного характеру діяльності, відповідно до статей 24–25 КК України. Екстериторіальна юрисдикція (ст. 7 КК України) можлива для українців на «Marinera» лише за індивідуальними доказами співучасті в активних діях, а пасивна служба не утворює складу злочину, зберігаючи принцип персональної вини.

Таким чином, три правопорядки узгоджено захищають добросовісний екіпаж, караючи лише активних учасників схеми, яка в морському праві та кримінально-правовій доктрині виконує функцію нормативного «буфера» між професійною діяльністю моряка та ризиками, що породжуються складними корпоративними або санкційними конструкціями судовласника. За відсутності спеціальних індикаторів протиправності: прямих інструкцій щодо обходу санкцій, участі в маскуванні походження судна, маніпуляцій із AIS, фальсифікації судових документів чи усвідомленої інтеграції в логістичний ланцюг постачання держави-агресора пасивна морська служба не формує ані об'єктивної, ані суб'єктивної сторони складу злочину. Інакше кажучи, сама по собі професійна експлуатація судна, здійснювана в межах стандартних морських функцій і під прикриттям формально чинного контракту, не може тлумачитися як «сприяння» в санкційно значущому сенсі.

Звідси впливають ключові висновки для кримінально-правової оцінки: криміналізація морської служби можлива виключно за умови доведення активної, усвідомленої та цільової участі моряка в санкційних схемах, а не через презумпцію знання або розширене тлумачення професійного ризику. Кейс «Marinera» тим самим фіксує принципову межу між трудовою залежністю та кримінально релевантною поведінкою, підтверджуючи, що доктрина добросовісності слугує не виправданням, а критерієм правової визначеності й пропорційності втручання держави у сферу морської праці. У цьому сенсі вона узгоджується як із міжнародними стандартами MLC 2006, так і з базовими засадами сучасного кримінального права: особистої вини, передбачуваності та заборони об'єктивного інкримінування.

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження дозволяє сформулювати наступні висновки:

По-перше, член екіпажу не може вважатися таким, що знав про належність судна до російського «тіньового флоту», лише на підставі підписання стандарт-

ного контракту через кріюінгову агенцію. Класифікація судна як елемента тіньового флоту є регуляторною кваліфікацією органів влади США, ЄС або України, яка формується постфактум і не є частиною трудових або судових документів, доступних морякові під час найму.

По-друге, віднесення судна до тіньового флоту на рівні ЄС, України чи OFAC є регулятивною кваліфікацією, яка не створює *ex lege* суб'єктивної вини моряка. У жодній із досліджених правових систем самий факт перебування на борту «тіньового» танкера не може визнаватися достатньою підставою для кримінальної відповідальності.

По-третє, кримінальна відповідальність окремого члена екіпажу можлива лише за наявності індивідуалізованих доказів його обізнаності, умисної участі або свідомого ігнорування очевидних ознак незаконності. Для інкримінування необхідно довести, що конкретний член екіпажу знав про підсанкційний характер певних операцій і брав участь у діях, спрямованих на приховування, маскуванню чи протидію законному контролю, зокрема в межах конкретних епізодів (спроби втечі від Берегової Охорони США, участь у фальсифікації документів, маніпуляції з AIS).

По-четверте, усі три правопорядки (український, європейський і американський) при різних формулюваннях санкційних складів і стандартів необережності, концептуально відкидають модель «колективної вини» екіпажу за самий факт перебування на борту підсанкційного судна і вимагають доведення персональної суб'єктивної сторони як передумови інкримінування.

По-п'яте, структура тіньового флоту свідомо й навмисно побудована таким чином, щоб концентрувати санкційний ризик і прибуток на рівні бенефіціарів, операторів і менеджерів, залишаючи рядовий екіпаж у позиції інформаційно ізольованих виконавців певних видів професійно обумовлених робіт на судні. Кріюінгові агенції, судові менеджери та оператори надають морякові лише мінімальний обсяг відомостей, необхідний для укладення трудового контракту, не розкриваючи ані бенефіціарної власності, ані санкційних ризиків. То ж у діях моряка, який не належить до офіцерського складу, у кейсі «Marinera» відсутня будь-яка форма вини, адже відсутній як інтелектуальний, так і вольовий момент, *a priori*.

По-шосте, добросовісна довіра моряка до кріюінгової агенції та зовнішньої правомірності трудового контракту за відсутності прямих індикаторів незаконності виключає або істотно знижує ступінь кримінальної відповідальності. Пересічний моряк не зобов'язаний проводити власне «санкційне розслідування» щодо бенефіціарних власників судна, історії прапорів чи фінальних портів призначення.

По-сьоме, доктрина *willful blindness* може застосовуватися до членів екіпажу лише за наявності конкретних, легко розпізнаваних ознак участі судна у санкційних схемах, які були відомі морякам, і свідомого вибору «не бачити» цієї реальності. Активні дії щодо відключення AIS, фальсифікації документів або протидії

законному контролю виходять за межі нейтральної морської праці й можуть утворювати самостійні склади злочинів.

По-восьме, для практики правозастосування принципове значення має розмежування між пасивним виконанням морських обов'язків (що не тягне кримінальної відповідальності) та активною участю в діях щодо приховування санкційного характеру операцій (що може тягти відповідальність за наявності доведеного умислу або *willful blindness*).

Таким чином, підтверджується основна гіпотеза дослідження: у справі «Marinera» базовий кримінально-правовий висновок полягає в тому, що моряк не зобов'язаний і не може презюмуватися таким, що знав про належність судна до російського «тіньового флоту», лише через підписання стандартного контракту через кріюінгову агенцію. Кримінальна відповідальність можлива виключно за наявності доведених індивідуальних дій або знань, які виходять за межі звичайної морської служби й свідчать про свідоме сприяння обходу санкцій чи перешкоджання правосуддю. Саме такий підхід є спільним знаменником для права України, санкційного права ЄС та доктрини OFAC США.

Результати дослідження мають практичне значення для імплементації в Україні Директиви ЄС про криміналізацію порушення санкцій, формування правозастосовної практики у справах про обхід санкційних обмежень та захисту прав моряків, які працюють в умовах глобальної санкційної політики.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- [1] Туляков В. О. Морське кримінальне право: деякі концептуальні положення. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики* : матеріали XI міжнар. наук.-практ. конф. НУ «ОМА». 2017. Вип. 11. С. 61–64. URL: <http://hdl.handle.net/11300/8049> (дата звернення: 13.01.2026).
- [2] United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (дата звернення: 13.01.2026).
- [3] Tuliakov V. O., Stepanenko O. V. Jurisdictional Tensions: Divergent Judicial Approaches to Conflicts between UNCLOS and National Public Law Policies. *Lex Portus*. 2025. Vol. 11. №2. P. 7–24. URL: <https://doi.org/10.62821/lp11201> (дата звернення: 13.01.2026).
- [4] Saul J. Exclusive: US files for warrants to seize dozens more Venezuela-linked oil tankers, sources say. *Reuters*. 2026. 13 Jan. URL: <https://www.reuters.com/business/energy/us-files-warrants-seize-dozens-more-venezuela-linked-oil-tankers-sources-say-2026-01-13/> (дата звернення: 13.01.2026).
- [5] Specially Designated Nationals and Blocked Persons List (SDN) / U. S. Department of the Treasury, Office of Foreign Assets Control. URL: <https://sanctionslist.ofac.treas.gov/Home/SdnList> (дата звернення: 13.01.2026).
- [6] International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 / International Maritime Organization. URL: [https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas),-1974.aspx) (дата звернення: 13.01.2026).

- [7] Moscow demands US ensure rights of Russian crew on seized tanker. *Anews.com.tr*. 2026. 7 Jan. URL: <https://www.anews.com.tr/world/2026/01/07/moscow-demands-us-ensure-rights-of-russian-crew-on-seized-tanker> (дата звернення: 13.01.2026).
- [8] US to pursue criminal charges against crew of sanctioned Russia-flagged oil tanker. *Caliber.az*. 2026. URL: <https://caliber.az/en/post/us-to-pursue-criminal-charges-against-crew-of-sanctioned-russia-flagged-oil-tanker> (дата звернення: 13.01.2026).
- [9] Russian tanker crew faces US criminal investigation. *NewsUkraine.rbc.ua*. 2026. URL: <https://newsukraine.rbc.ua/news/russian-tanker-crew-faces-us-criminal-investigation-1767848295.html> (дата звернення: 13.01.2026).
- [10] US seized tanker Marinera crew criminal liability. *The Alpine Weekly*. 2026. URL: <https://www.alpineweekly.com/politics/us-seized-tanker-marinera-crew-criminal-liability> (дата звернення: 13.01.2026).
- [11] Directive (EU) 2024/1226 of the European Parliament and of the Council of 24 April 2024 on the definition of criminal offences and penalties for the violation of Union restrictive measures and amending Directive (EU) 2018/1673. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32024L1226> (дата звернення: 13.01.2026).
- [12] Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 13.01.2026).
- [13] Ali I., Stewart P. Exclusive: US seizes Venezuela-linked, Russian-flagged oil tanker after weeks-long pursuit. *Reuters*. 2026. 7 Jan. URL: <https://www.reuters.com/business/energy/us-seizing-venezuela-linked-oil-tanker-after-weeks-long-pursuit-2026-01-7/> (дата звернення: 13.01.2026).
- [14] EU sanctions 41 extra shadow tankers taking the total to 600 ships. *Shipping Telegraph*. URL: <https://shippingtelegraph.com/maritime-insurance-news/eu-sanctions-41-extra-shadow-tankers-taking-the-total-to-600-ships/> (дата звернення: 13.01.2026).
- [15] Fenwick J. UK can legally stop shadow fleet tankers, ministers believe. *BBC*. 2026. 10 Jan. URL: <https://www.bbc.com/news/articles/cy8pn7jgy3no> (дата звернення: 13.01.2026).
- [16] International Emergency Economic Powers Act (IEEPA), 50 U. S. C. § 1701 et seq. URL: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/COMPS-1079/pdf/COMPS-1079.pdf> (дата звернення: 13.01.2026).
- [17] Executive Order 14024 «Blocking Property With Respect to Specified Harmful Foreign Activities of the Government of the Russian Federation», 15.04.2021. URL: <https://www.federalregister.gov/documents/2021/04/19/2021-08098/blocking-property-with-respect-to-specified-harmful-foreign-activities-of-the-government-of-the> (дата звернення: 13.01.2026).
- [18] Executive Order 13902 «Imposing Sanctions With Respect to Additional Sectors of Iran», 10.01.2020. URL: <https://www.justice.gov/eoir/page/file/1234236/dl> (дата звернення: 13.01.2026).
- [19] Executive Order 13850 «Blocking Property of Additional Persons Contributing to the Situation in Venezuela», 1.11.2018. URL: <https://www.federalregister.gov/documents/2018/11/02/2018-24254/blocking-property-of-additional-persons-contributing-to-the-situation-in-venezuela> (дата звернення: 13.01.2026).
- [20] Code of Federal Regulations (CFR) / Office of Foreign Assets Control of U. S. Department of the Treasury. URL: <https://ofac.treasury.gov/additional-ofac-resources/ofac-legal-library/code-of-federal-regulations-cfr> (дата звернення: 13.01.2026).
- [21] United States v. Jewell, 532 F.2d 697 (9th Cir. 1976). URL: <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/532/697/99156/> (дата звернення: 13.01.2026).

- [22] Global-Tech Appliances v. SEB S. A., 563 U. S. 754 (2011). URL: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/563/754/> (дата звернення: 13.01.2026).
- [23] U. S. Code: Title 18 – Crimes and Criminal Procedure. URL: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/18> (дата звернення: 13.01.2026).
- [24] US to charge crew of seized Russian-flag tanker. *NV*. 2026. 8 Jan. URL: <https://english.nv.ua/nation/justice-dept-targets-crew-of-russian-tanker-caught-hauling-iran-venezuela-oil-50574105.html> (дата звернення: 13.01.2026).
- [25] Morissette v. United States, 342 U. S. 246 (1952). URL: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/342/246/> (дата звернення: 13.01.2026).
- [26] U. S. Code: Title 14 – Coast Guard. – URL: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/14> (дата звернення: 13.01.2026).
- [27] Council Regulation (EU) 2024/3192 of 16 December 2024 amending Regulation (EU) No 833/2014 concerning restrictive measures in view of Russia's actions destabilising the situation in Ukraine. URL: <https://www.cssf.lu/en/Document/council-regulation-eu-2024-3192-of-16-december-2024/> (дата звернення: 13.01.2026).
- [28] Грудневий пакет порушень: ключові рішення. *EUreporter*. 2024. 19 груд. URL: <https://uk.eureporter.co/politics/european-commission/2024/12/19/december-infringements-package-key-decisions/> (дата звернення: 13.01.2026).
- [29] Savinova N. A., Tuliakov V. O. Colonizing criminal law: towards new architecture of criminal code. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2024. Вип. 2(22). С. 53–74. URL: <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2024.22.313732> (дата звернення: 13.01.2026).
- [30] Проект Закону України про внесення змін до Кримінального кодексу України і Кримінального процесуального кодексу України та Закону України «Про санкції» щодо встановлення відповідальності за порушення спеціальних економічних та інших обмежувальних заходів (санкцій) № 12406. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/55621> (дата звернення: 13.01.2026).
- [31] Пономаренко Ю. А. Деякі питання тлумачення ознак об'єктивної сторони пособництва державі-агресору. *Правове забезпечення основ національної безпеки України в умовах війни: проблеми теорії та правозастосування* : матеріали кругл. столу (м. Харків, 17 жовт. 2025 р.). Харків : Право, 2025. С. 12–22.
- [32] Загиней-Заболотенко З. А., Допіряк Б. П. Форми умисних дій, спрямованих на омогу державі-агресору (пособництво), в судовій практиці. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету. Серія Право*. 2024. Вип. 84. Ч. 3. С. 301–309.
- [33] Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 13 грудня 2025 року «Про застосування персональних спеціальних економічних та інших обмежувальних заходів (санкцій)» : Указ Президента України від 13.12.2025 № 929/2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/929/2025/sp:dark#Text> (дата звернення: 13.01.2026).
- [34] Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006). *International Labour Organization*. URL: https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=NORMLEXPUB:80001:0 (дата звернення: 13.01.2026).
- [35] Chiusa S. Russia's Shadow Fleet: A Masterclass in Sanctions Evasion. *Geopolitical Monitor*. 2025. 27 Mar. URL: <https://www.geopoliticalmonitor.com/russias-shadow-fleet-a-masterclass-in-sanctions-evasion/> (дата звернення: 13.01.2026).
- [36] Tracking the Shadow Fleet: A Retrospective Analysis of the SKIPPER's Deceptive Operations. *Polestar Report*. 2025. 11 Dec. URL: <https://www.polestarglobal.com/resources/tracking-the-shadow-fleet-a-retrospective-analysis-of-the-skipper-deceptive-operations/> (дата звернення: 13.01.2026).

- [37] U. S. Code: Title 50 – War and National Defence. URL: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/50> (дата звернення: 13.01.2026).

REFERENCES

- [1] Tuliakov, V. O. (2017). Maritime criminal law: Some conceptual provisions. In *Maritime Law and Management: Evolution and Contemporary Challenges: Proceedings of the XI International Scientific and Practical Conference of NU «OMA»* (Iss. 11, Pp. 61–64). Retrieved from <http://hdl.handle.net/11300/8049>
- [2] United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982. Retrieved from https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf.
- [3] Tuliakov, V. O., & Stepanenko, O. V. (2025). Jurisdictional tensions: Divergent judicial approaches to conflicts between UNCLOS and national public law policies. *Lex Portus*, 11(2), 7–24. <https://doi.org/10.62821/lp11201>
- [4] Saul, J. (2026, January 13). Exclusive: US files for warrants to seize dozens more Venezuela-linked oil tankers, sources say. *Reuters*. Retrieved from <https://www.reuters.com/business/energy/us-files-warrants-seize-dozens-more-venezuela-linked-oil-tankers-sources-say-2026-01-13/>
- [5] U. S. Department of the Treasury, Office of Foreign Assets Control. (n.d.). *Specially Designated Nationals and Blocked Persons List (SDN)*. Retrieved from <https://sanctionslist.ofac.treas.gov/Home/SdnList>
- [6] International Maritime Organization. (1974). *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*. Retrieved from [https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea\(solas\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea(solas),-1974.aspx)
- [7] Moscow demands US ensure rights of Russian crew on seized tanker. (2026, January 7). *Anews.com.tr*. Retrieved from <https://www.anews.com.tr/world/2026/01/07/moscow-demands-us-ensure-rights-of-russian-crew-on-seized-tanker>
- [8] US to pursue criminal charges against crew of sanctioned Russia-flagged oil tanker. (2026). *Caliber.az*. Retrieved from <https://caliber.az/en/post/us-to-pursue-criminal-charges-against-crew-of-sanctioned-russia-flagged-oil-tanker>
- [9] Russian tanker crew faces US criminal investigation. (2026). *NewsUkraine.rbc.ua*. Retrieved from <https://newsukraine.rbc.ua/news/russian-tanker-crew-faces-us-criminal-investigation-1767848295.html>
- [10] US seized tanker Marinera crew criminal liability. (2026). *The Alpine Weekly*. Retrieved from <https://www.alpineweekly.com/politics/us-seized-tanker-marinera-crew-criminal-liability>
- [11] Directive (EU) 2024/1226 of the European Parliament and of the Council of 24 April 2024 on the definition of criminal offences and penalties for the violation of Union restrictive measures and amending Directive (EU) 2018/1673. (2024). Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32024L1226>
- [12] Criminal Code of Ukraine: Law of April 5, 2001 No. 2341-III. (2001). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>
- [13] Ali, I., & Stewart, P. (2026, January 7). Exclusive: US seizes Venezuela-linked, Russian-flagged oil tanker after weeks-long pursuit. *Reuters*. Retrieved from <https://www.reuters.com/business/energy/us-seizing-venezuela-linked-oil-tanker-after-weeks-long-pursuit-2026-01-7/>

- [14] EU sanctions 41 extra shadow tankers taking the total to 600 ships. (n.d.). *Shipping Telegraph*. Retrieved from <https://shippingtelegraph.com/maritime-insurance-news/eu-sanctions-41-extra-shadow-tankers-taking-the-total-to-600-ships/>
- [15] Fenwick, J. (2026, January 10). UK can legally stop shadow fleet tankers, ministers believe. *BBC*. Retrieved from <https://www.bbc.com/news/articles/cy8pn7jgy3no>
- [16] International Emergency Economic Powers Act (IEEPA), 50 U. S. C. § 1701 et seq. (n.d.). Retrieved from <https://www.govinfo.gov/content/pkg/COMPS-1079/pdf/COMPS-1079.pdf>
- [17] Executive Order 14024: Blocking Property With Respect to Specified Harmful Foreign Activities of the Government of the Russian Federation. (2021, April 15). Retrieved from <https://www.federalregister.gov/documents/2021/04/19/2021-08098/blocking-property-with-respect-to-specified-harmful-foreign-activities-of-the-government-of-the>
- [18] Executive Order 13902: Imposing Sanctions With Respect to Additional Sectors of Iran. (2020, January 10). Retrieved from <https://www.justice.gov/eoir/page/file/1234236/dl>
- [19] Executive Order 13850: Blocking Property of Additional Persons Contributing to the Situation in Venezuela. (2018, November 1). Retrieved from <https://www.federalregister.gov/documents/2018/11/02/2018-24254/blocking-property-of-additional-persons-contributing-to-the-situation-in-venezuela>
- [20] U. S. Department of the Treasury, Office of Foreign Assets Control. (n.d.). *Code of Federal Regulations (CFR)*. Retrieved from <https://ofac.treasury.gov/additional-ofac-resources/ofac-legal-library/code-of-federal-regulations-cfr>
- [21] *United States v. Jewell*, 532 F.2d 697 (9th Cir. 1976). Retrieved from <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/532/697/99156/>
- [22] *Global-Tech Appliances v. SEB S. A.*, 563 U. S. 754 (2011). Retrieved from <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/563/754/>
- [23] U. S. Code: Title 18 – Crimes and Criminal Procedure. (n.d.). Retrieved from <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/18>
- [24] US to charge crew of seized Russian-flag tanker. (2026, January 8). *NV*. Retrieved from <https://english.nv.ua/nation/justice-dept-targets-crew-of-russian-tanker-caught-hauling-iran-venezuela-oil-50574105.html>
- [25] *Morissette v. United States*, 342 U. S. 246 (1952). Retrieved from <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/342/246/>
- [26] U. S. Code: Title 14 – Coast Guard. (n.d.). Retrieved from <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/14>
- [27] Council Regulation (EU) 2024/3192 of 16 December 2024 amending Regulation (EU) No 833/2014 concerning restrictive measures in view of Russia's actions destabilising the situation in Ukraine. (2024). Retrieved from <https://www.cssf.lu/en/Document/council-regulation-eu-2024-3192-of-16-december-2024/>
- [28] December infringements package: Key decisions. (2024, December 19). *EUreporter*. Retrieved from <https://uk.eureporter.co/politics/european-commission/2024/12/19/december-infringements-package-key-decisions/>
- [29] Savinova, N. A., & Tuliakov, V. O. (2024). Colonizing criminal law: Towards new architecture of criminal code. *Bulletin of the Criminal Law Association of Ukraine*, 2(22), 53–74. <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2024.22.313732>
- [30] Draft Law of Ukraine on Amendments to the Criminal Code of Ukraine and the Criminal Procedure Code of Ukraine and the Law of Ukraine «On Sanctions» regarding the establishment of liability for violation of special economic and other restrictive measures

- (sanctions) No. 12406. (n.d.). Retrieved from <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/55621>
- [31] Ponomarenko, Yu.A. (2025). Some issues of interpretation of the objective side of aiding the aggressor state. In *Legal support for the foundations of Ukraine's national security in wartime: Problems of theory and law enforcement: Proceedings of the round table (Kharkiv, October 17, 2025)* (Pp. 12–22). Kharkiv: Pravo.
- [32] Zahynei-Zabolotenko, Z. A., & Dopiriak, B. P. (2024). Forms of intentional actions aimed at aiding the aggressor state (complicity) in judicial practice. *Scientific Bulletin of Uzhhorod National University. Law Series*, 84(3), 301–309.
- [33] On the Decision of the National Security and Defense Council of Ukraine of December 13, 2025 'On the Application of Personal Special Economic and Other Restrictive Measures (Sanctions)': Decree of the President of Ukraine (20256 December, No. 929/2025). Retrieved from <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/929/2025/sp:dark#Text>
- [34] International Labour Organization. (2006). *Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006)*. Retrieved from https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=NORMLEXPUB:80001:0
- [35] Chiusa, S. (2025, March 27). Russia's shadow fleet: A masterclass in sanctions evasion. *Geopolitical Monitor*. Retrieved from <https://www.geopoliticalmonitor.com/russias-shadow-fleet-a-masterclass-in-sanctions-evasion/>
- [36] Tracking the shadow fleet: A retrospective analysis of the SKIPPER's deceptive operations. (2025, December 11). *Polestar Report*. Retrieved from <https://www.polestarglobal.com/resources/tracking-the-shadow-fleet-a-retrospective-analysis-of-the-skippers-deceptive-operations/>
- [37] U. S. Code: Title 50 – War and National Defence. (n.d.). Retrieved from <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/50>

Вячеслав Олексійович Туляков

Доктор юридичних наук, професор

Член-кореспондент НАПрН України

Національна академія правових наук України

61024, вул. Григорія Сковороди, 60, Харків, Україна

Професор кафедри кримінального права

Національний університет «Одеська юридична академія»

65009, Фонтанська дорога, 23, Одеса, Україна

email: tuliakov@onua.edu.ua

Vyacheslav O. Tuliakov

Doctor of Law, Professor

Corresponding Member of the National Academy of Legal Sciences of Ukraine

National Academy of Legal Sciences of Ukraine

61024, 70 Hryhoriia Skovorody St., Kharkiv, Ukraine

Professor at the Department of Criminal Law
National University «Odesa Law Academy»
65009, 23, Fontanska Road, Odesa, Ukraine
email: tuliakov@onua.edu.ua

Наталія Андріївна Савінова

Доктор юридичних наук, старший науковий співробітник
Головний науковий співробітник
Лабораторія інформаційних прав та безпеки людини
Наукового центру інформації і права
Державна наукова установа «Інститут інформації, безпеки і права
Національної академії правових наук»
04053, пров. Несторівський, 4, Київ, Україна
email: tala.savinova@gmail.com

Nataliia A. Savinova

Doctor of Law, Senior Research Fellow
Chief Research Fellow
Laboratory of Information Rights and Human Security
Research Center for Information and Law
State Research Institution «Institute of Information, Security and Law of the
National Academy of Legal Sciences»
04053, 4 Nestorivskyi Lane, Kyiv, Ukraine
email: tala.savinova@gmail.com

Рекомендоване цитування: Туляков В. О., Савінова Н. А. Обізнаність моряка про санкційний статус судна як елемент суб'єктивної сторони складу злочину: аналіз кейсу танкера «Marinera». *Вісник Національної академії правових наук України*. 2026. Том 33. № 1. С. 239–266. <https://doi.org/10.31359/1993-0909-2026-33-1-239>

Suggested Citation: Tuliakov, V. O., & Savinova, N. A. (2026). Seafarer's Awareness of the Sanction Status of the Vessel as an Element of the Subjective Side of the Corpus Delicti: Analysis of the «Marinera» Tanker Case. *Journal of the National Academy of Legal Sciences of Ukraine*, 33(1), 239–266. <https://doi.org/10.31359/1993-0909-2026-33-1-239>

Дата першого надходження статті до видання: 16.01.2026
Дата прийняття статті до друку після рецензування: 16.02.2026
Дата публікації (оприлюднення): 31.03.2026