

УДК 343.1:343.98

DOI <https://doi.org/10.32689/2522-4603.2025.4.3>**Ігор ГОРБАНЬОВ**

кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник, доцент, професор кафедри кримінально-правових дисциплін Одеського державного університету внутрішніх справ, gor-i-gor@ukr.net

ORCID: 0000-0002-4100-605X**Ігор ФЕДОРОВ**

кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри кримінально-правових дисциплін Одеського державного університету внутрішніх справ, igalf1969@gmail.com

ORCID: 0000-0002-8234-7977**Наталія ПРОДАНЕЦЬ**

кандидат юридичних наук, доцент кафедри кримінально-правових дисциплін, Одеського державного університету внутрішніх справ, nata_03031992@ukr.net

ORCID: 0000-0002-1117-1652

ОСОБЛИВОСТІ ЗБИРАННЯ ДОКАЗІВ У КРИМІНАЛЬНИХ ПРОВАДЖЕННЯХ ЩОДО ПРАВОПОРУШЕНЬ НА ВОДНОМУ ТРАНСПОРТІ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА ЇХ ДОПУСТИМІСТЬ ТА НАЛЕЖНІСТЬ

У статті здійснено комплексний теоретико-прикладний аналіз особливостей збирання доказів у кримінальних провадженнях щодо правопорушень на водному транспорті крізь призму забезпечення критеріїв їхньої допустимості та належності. Автори обґрунтовують, що специфіка доказування у цій сфері визначається синергією факторів: складні гідрометеорологічні умови, динамічність акваторій, віддаленість місця події від берегової лінії та технічну складність навігаційного обладнання. Зазначено, що фізична нестабільність об'єктів дослідження та агресивність зовнішнього середовища входять у пряме протиріччя зі статичними вимогами КПК України щодо процедури фіксації слідчих (розшукових) дій. Особливу увагу приділено цифровізації доказової бази, зокрема проблемі трансформації технічної інформації навігаційних систем у статус допустимих доказів. Виокремлено виклики, пов'язані з пропріетарністю іноземного процесуального статусу капітана судна як уповноваженої службової особи. Розкрито правовий парадокс, за якого особа, чії дії можуть бути об'єктом розслідування, одноосібно здійснює первинну фіксацію доказів. Для розв'язання конфлікту інтересів запропоновано систему «стримувань і противаг», що включає дистанційний прокурорський нагляд у реальному часі, використання натільних відеокамер та механізм заміщення капітана – старшим помічником. На прикладі скидання забруднюючих речовин суднами в акваторію Чорного моря, доведено критичну вразливість умов та можливостей зберігання хімічних зразків. Автори наголошують на необхідності законодавчого надання капітанам права на невідкладний відбір проб за міжнародними стандартами та впровадження уніфікованих криміналістичних наборів на борту українських суден. У висновках акцентовано на необхідності переходу від формально-статичного до функціонально-технологічного підходу в кримінальному процесі на воді.

Ключові слова: кримінальне провадження, слідчі (розшукові) дії, досудове розслідування, докази та доказування, допустимість та належність доказів, розслідування кримінальних правопорушень на водному транспорті.

Igor Gorbanov, Igor Fedorov, Nataliya Prodanets. PECULIARITIES OF COLLECTING EVIDENCE IN CRIMINAL PROCEEDINGS REGARDING WATER TRANSPORT OFFENSES THAT AFFECT THEIR ADMISSIBILITY AND RELEVANCE

The article provides a comprehensive theoretical and applied analysis of the features of evidence collection in criminal proceedings regarding water transport offenses through the prism of ensuring the criteria for their admissibility and relevance. The authors substantiate that the specificity of evidence in this area is determined by a synergy of factors: complex hydrometeorological conditions, the dynamics of water areas, the remoteness of the scene of the incident from the coastline, and the technical complexity of navigation equipment. It is noted that the physical instability of the objects of study and the aggressiveness of the external environment are in direct contradiction with the static requirements of the Code of Criminal Procedure of Ukraine regarding the procedure for recording investigative (search) actions. Special attention is paid to the digitalization of the evidence base, in particular, the problem of transforming technical information of navigation systems into the status of admissible evidence. Challenges associated with the proprietary nature of foreign software and the lack of unified methods

for verifying electronic data are highlighted. The procedural status of the ship's captain as an authorized official is considered. A legal paradox is revealed, in which a person whose actions may be the subject of an investigation single-handedly carries out the initial fixation of evidence. To resolve the conflict of interest, a system of "checks and balances" is proposed, which includes remote prosecutorial supervision in real time, the use of body-worn video cameras, and a mechanism for replacing the captain with a senior assistant. Using the example of ships dumping pollutants into the Black Sea, the critical vulnerability of the conditions and possibilities for storing chemical samples is proven. The authors emphasize the need to legislatively grant captains the right to immediate sampling according to international standards and the introduction of unified forensic kits on board Ukrainian ships. The conclusions emphasize the need to transition from a formal-static to a functional-technological approach in criminal proceedings on the water.

Key words: criminal proceedings, investigative (search) actions, pre-trial investigation, evidence and substantiation, admissibility and relevance of evidence, investigation of criminal offenses in water transport.

Постановка проблеми. Актуальність дослідження проблем збирання, допустимості та належності доказів у кримінальних провадженнях про правопорушення на водному транспорті зумовлена специфікою правового регулювання та унікальними фізико-технічними умовами функціонування цієї галузі. На сучасному етапі розвиток торговельного мореплавства та внутрішнього судноплавства супроводжується ускладненням характеру правопорушень, що вимагає від правоохоронних органів застосування особливих підходів до фіксації та оцінки доказової бази. Проблема допустимості доказів у цій сфері загострюється через складність проведення слідчих (розшукових) дій безпосередньо на борту суден, що перебувають у рейсі, у межах кордону України або у віддалених акваторіях, де збір доказів часто здійснюється особами, наділеними спеціальними повноваженнями, наприклад, капітанами суден, чия процесуальна діяльність не завжди відповідає суворим вимогам кримінального процесуального законодавства.

Крім того, динамічність водного середовища та ризик швидкого знищення речових доказів внаслідок дії природних факторів висувають підвищені вимоги до оперативності та технічної точності процесу доказування. Особливої уваги потребує питання належності цифрових даних, отриманих із глобальних навігаційних супутникових систем, автоматичних ідентифікаційних систем (Automatic Identification System, далі – AIS) [1] та реєстраторів даних рейсу (Voyage data Recorder – система, що виконує функції «чорної скриньки», далі – VDR) [7], оскільки інтеграція таких високотехнологічних відомостей у кримінальний процес потребує розробки чітких методологічних засад їх верифікації. Ситуативний транскордонний характер діяльності водного транспорту також зумовлює необхідність гармонізації національних стандартів допустимості доказів із міжнародно-правовими нормами, зокрема в контексті реалізації правової допомоги та визнання доказів, зібраних інозем-

ними юрисдикціями. Тож, наукова розробка цієї теми є важливою для подолання існуючих суперечностей у судовій практиці, де значна кількість доказів визнається недопустимою через порушення процедури їх отримання, у нашому випадку в екстремальних або специфічних умовах функціонування водного простору. Теоретичне обґрунтування критеріїв належності та допустимості специфічних об'єктів доказування дозволить не лише підвищити ефективність розслідування кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації водного транспорту, а й забезпечити дотримання прав учасників кримінального провадження, гарантуючи справедливий судовий розгляд на засадах верховенства права.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання доказування у кримінальному провадженні становлять фундамент кримінальної процесуальної науки, що знайшло своє відображення у працях таких видатних вчених, як Ю.П. Аленін, І.В. Басиста, В.І. Галаган, І.В. Гловюк, Ю.М. Грошевий, О.П. Кучинська, О.В. Литвин, Л.М. Лобойко, Т.О. Лоскутов, В.Т. Маляренко, В.Т. Нор, М.А. Погорецький, С.М. Стахівський, Д.Б. Сергєєва, Х.Р. Слюсарчук, Г.К. Тетерятник, І.А. Тітко, В.В. Тіщенко, О.О. Торбас, Л.Д. Удалова, О.Г. Шило, М.Є. Шумило, С.С. Чернявський, Ю.М. Чорноус, О.О. Юхно та інших дослідників. Сформовані ними доктринальні положення стали теоретичним підґрунтям для розуміння сутності доказування, побудови моделей загального та локального предмета доказування, а також розробки системи засобів, належних процесуальних процедур та алгоритмів збирання доказів. Разом з тим, попри вагомий внесок зазначених науковців у розвиток загальної теорії доказування, специфіка кримінальних правопорушень на водному транспорті потребує окремого розгляду. Проблематика збирання доказів у кримінальних провадженнях щодо правопорушень на водному транспорті залишається недостатньо висвітленою, майже недослідженою. Унікальність водного середовища, специфічний ста-

тус судна як місця події та особливі повноваження капітана як суб'єкта процесуальної діяльності вимагають адаптації наявних наукових напрацювань до потреб морського та річкового судноплавства. Це актуалізує необхідність переосмислення класичних категорій належності та допустимості доказів крізь призму використання навігаційних та інших різноманітних систем, динамічності акваторій та транскордонного характеру правопорушень на воді, що і зумовлює спрямованість нашого дослідження.

Ціллю статті є проведення комплексного дослідження специфіки процесуального збирання доказів у кримінальних провадженнях щодо правопорушень на водному транспорті, а також об'єктивних та суб'єктивних факторів, що їх допустимість та належність.

Виклад основного матеріалу дослідження. Забезпечення допустимості та належності доказів у кримінальних провадженнях на водному транспорті вимагає комплексного урахування об'єктивних та суб'єктивних факторів, що визначають специфіку доказування в цій сфері. Об'єктивні фактори, як гідрометеорологічні умови, динамічність акваторії, віддаленість судна від берегової лінії та технічні параметри навігаційного обладнання, формують матеріальний контекст, у якому доказова інформація може бути викривлена або безповоротно втрачена [10, с. 70], що вимагає впровадження особливих протоколів технічної фіксації. Водночас суб'єктивні фактори, що охоплюють рівень професійної компетенції осіб, які здійснюють першочергові заходи (зокрема капітана та членів екіпажу), їхню процесуальну неупередженість та точність дотримання встановлених алгоритмів вилучення об'єктів, безпосередньо впливають на юридичну валідність отриманих результатів. Лише через призму критичного аналізу взаємодії цих факторів стає можливим розмежування об'єктивної неможливості дотримання стандартної процедури від процесуальної недбалості, що є вирішальним для формування стійкої доказової бази, здатної витримати перевірку на відповідність процесуальним стандартам у судовому розгляді [9, с. 141–144].

Специфіка наведеної нами проблематики полягає у фізичній нестабільності об'єктів дослідження та агресивності зовнішнього середовища, що входить у пряме протиріччя зі статичними вимогами до процедури фіксації слідчих (розшукових) дій. Ураховуючи власний багаторічний досвід розслідування кримінальних правопорушень зазначимо, що вкрай важко, а інколи неможливо провести

огляд місця події у постійно змінюваній обстановці. Тимчасова стабільність у звичайних умовах забезпечується охороною місця події, а визначення його меж – бар'єром у вигляді контрольної стрічки, що складно професійно здійснити на борту судна.

На нашу думку, ключовим деструктивним фактором виступає динамічність водної стихії, де часовий інтервал між моментом вчинення правопорушення та початком процесуальних дій має критичне значення. На відміну від сухопутного простору, де місце події зазвичай піддається консервації, акваторія характеризується постійною зміною обстановки: течія переміщує речові докази, гідродинамічні процеси сприяють їх руйнуванню або замулюванню, а зміна погодних умов може унеможливити доступ до об'єкта.

Норми Кримінального процесуального кодексу України орієнтовані на стандартні умови проведення огляду місця події. У ситуаціях, коли огляд проводиться під час шторму, на судні, що маневрує, виникає об'єктивна неможливість дотримання ряду формальних вимог (наприклад, безперервна відеофіксація за умов низької видимості або залучення учасників, які не мають відповідної допуску чи фізичної підготовки до перебування на воді). Це створює підґрунтя для сумнівів щодо допустимості таких доказів через порушення процедурної форми, що фактично нівелює результати складної слідчої роботи [6, с. 29].

Розв'язання проблеми збирання доказів у специфічних умовах водного середовища потребує системного переосмислення процесуальних алгоритмів, що дозволило б нівелювати деструктивний вплив природних факторів без порушення фундаментальних засад допустимості. Ключовим вектором вирішення є перехід від формально-статичного до функціонально-технологічного підходу.

По-перше, концептуальним рішенням є розробка та впровадження спеціалізованих протоколів фіксації непереборної сили. Оскільки погодні умови (шторм, обмежена видимість) або рух судна об'єктивно унеможливають дотримання стандартних процедур (наприклад, безперервну відеозйомку з одного ракурсу або фізичний огляд за бортом), капітан має забезпечити фіксацію самих технічних причин неможливості повного документування. Це дозволяє легітимізувати результати огляду місця події навіть за наявності певних процедурних відступів, оскільки згідно з законом фіксування технічними засобами може бути відсутнім за умови обґрунтованої технічної немож-

ливості. У юридичній площині це створює захисний механізм, де «неможливість» стає процесуальною категорією, що рятує доказ від визнання недопустимим.

По-друге, вирішення проблеми втрати речових доказів через течію чи погодні умови полягає у негайній превентивній консервації обстановки. Капітан судна, користуючись правом на невідкладний огляд місця вчинення правопорушення, доцільно, за наявності технічних та інших можливостей, застосовувати метод «цифрового двійника» місця події – використання 3D-сканування або панорамної зйомки високої роздільної здатності відразу після виявлення факту кримінального правопорушення. Це дозволяє зафіксувати стан об'єктів у моменті, коли вони ще не зазнали впливу гідродинамічних процесів. Подальша передача таких цифрових даних слідчому має супроводжуватися суворим дотриманням процедури хешування даних, що гарантує незмінність доказової інформації з моменту її вилучення.

По-третє, правовим рішенням є автоматизація підтвердження належності доказів через інтеграцію даних бортових систем. Для того, щоб протокол огляду, складений капітаном у відкритому морі, був визнаний належним, він має бути синхронізований за часом та координатами з даними автоматичної ідентифікаційної системи (AIS) та реєстратора даних рейсу (VDR). Такий підхід створює багаторівневу систему верифікації: якщо об'єктивні дані судових приладів підтверджують неможливість іншого способу фіксації або складність умов у конкретній точці координат, суб'єктивні дії капітана щодо збору доказів отримують додаткове процесуальне підкріплення.

Нарешті, критично важливим, на нашу думку, є законодавче уточнення критеріїв «негайності» дій капітана, що описані у ст. 520 КПК України [5]. Вирішення вбачається у визнанні пріоритету збереження матеріальної сутності доказу над формальним дотриманням повної процедури (яка є фізично нездійсненною у штормових умовах). Це вимагає розробки методичних рекомендацій для капітанів щодо мінімально необхідного стандарту фіксації, який включав би обов'язкове відображення у судовому журналі причин відступу від стандартної процедури та залучення до огляду технічних членів екіпажу як кваліфікованих фахівців, чий знання судової архітектури можуть компенсувати обмеження візуальної фіксації.

Вважаємо за доцільне глибше розглянути проблему використання у розслідуванні кри-

мінальних правопорушень на водному транспорті цифрових та навігаційних даних автоматичної ідентифікаційної системи (AIS) та реєстратора даних рейсу (VDR). Основним викликом у цій сфері є процесуальна трансформація технічної інформації, що генерується системами (AIS), реєстраторами даних рейсу (VDR), радаром та GPS-трекерами, у статус належних та допустимих доказів. Складність полягає у тому, що більшість навігаційних систем є іноземного виробництва та функціонують на закритих пропріетарних алгоритмах, що ускладнює їх верифікацію згідно з національними стандартами кримінального судочинства.

Проблема допустимості загострюється через відсутність уніфікованих методик вилучення електронних даних у морі. Несанкціоноване або технічно некоректне втручання в роботу «чорних скриньок» (VDR) може призвести до спотворення часових міток (timestamps) або втрати цілісності пакетів даних, що автоматично робить такі докази вразливими для оскарження стороною захисту. Більш того, дані AIS, які часто використовуються для реконструкції траєкторії руху суден, можуть піддаватися «спуфінгу» – підміні координат, що висуває підвищені вимоги до їхньої автентифікації та перевірки на належність до конкретної події кримінального правопорушення.

Вирішення зазначеної проблеми лежить у площині стандартизації процедур на морському транспорті та розширення міжнародного правового співробітництва: 1) створення чіткого алгоритму дій для вилучення цифрових носіїв, де ключовим елементом має стати використання методу хешування зі створення цифрового відбитка даних. Це дозволить пересвідчитися, що інформація з навігаційної системи не зазнала змін під час її транспортування та аналізу, забезпечуючи достовірність електронного доказу; 2) враховуючи складність іноземного програмного забезпечення, до процесу огляду та вилучення даних доцільно залучати спеціалістів, які мають міжнародну сертифікацію на роботу з конкретними типами таких систем. Їхня участь стане гарантією допустимості доказів, підтверджуючи коректність роботи алгоритмів зчитування інформації; 3) для забезпечення належності доказів, що отримані з систем автоматичної ідентифікаційної (AIS), реєстраторів даних рейсу (VDR), радарів та позиціонування за допомогою GPS-трекерів доцільно застосовувати метод співставлення (триангуляції) інформації з різних незалежних джерел: бортових систем судна, берего-

вих станцій спостереження та супутникових знімків. Якщо траєкторія руху, зафіксована GPS-трекером, збігається з даними зовнішніх систем моніторингу, це нівелює сумніви щодо автентичності доказу, навіть якщо виникли технічні питання до одного з джерел; 4) оскільки судноплавство є глобальним, а устаткування суден – типовим з певними варіаціями, то доцільним вважаємо розробку технічних стандартів для уніфікованого доступу та експорту даних навігаційних систем, що спростить процедуру визнання електронних доказів, отриманих на вітчизняних та іноземних судах.

Таким чином, перехід від простого вилучення фізичних носіїв до інтелектуальної верифікації цифрових слідів дозволить перетворити навігаційні дані на неспростовну основу обвинувального чи виправдувального висновку, гарантуючи високий рівень об'єктивності кримінального провадження.

Ч. 1, ст. 519 КПК України визначено, що службовими особами, уповноваженими на вчинення процесуальних дій, з поміж інших, є: капітан судна України. Звісно, він не має вичерпного спектру повноважень слідчого на здійснення досудового розслідування кримінальних правопорушень, але влади капітана морського чи річкового судна, підкріпленої главою 41 КПК України, достатньо для потенційно можливого суб'єктивного впливу. Через це проблема процесуального статусу капітана судна як службової особи, уповноваженої на вчинення процесуальних дій, є однією з найбільш дискусійних у доктрині кримінального процесуального права, оскільки вона поєднує в собі управлінську ієрархію морського права та суворі вимоги до неупередженості сторони обвинувачення [5].

Фундаментальна проблема полягає у подвійності правової природи статусу капітана. З одного боку, ст. 520 КПК України та Кодекс торговельного мореплавства наділяють капітана повноваженнями щодо проведення невідкладних слідчих (розшукових) дій (обшуку, огляду, затримання) в умовах перебування судна у віддалених районах [4; 5]. З іншого боку, капітан є найманим працівником судновласника та одноосібним керівником екіпажу, що створює ризик суб'єктивної заангажованості.

У кримінальних провадженнях, що стосуються порушення правил безпеки мореплавства, забруднення моря або аварійних подій, дії самого капітана часто є предметом розслідування. Виникає правовий парадокс: особа, чия професійна діяльність або бездіяльність могла стати причиною кримінального пра-

впорущення, здійснює первинну фіксацію доказів. Це породжує сумніви у дотриманні процесуальних гарантій, таких як право на захист, неупередженість огляду та повнота фіксації обставин. На практиці сторона захисту часто успішно оскаржує допустимість протоколів, складених капітаном, апелюючи до його зацікавленості у виправданні власних рішень або захисті інтересів компанії-судновласника.

Вирішення наведеного конфлікту інтересів чи ситуації з високим рівнем корупційних ризиків потребує створення системи «стримувань і противаг», яка б дозволила зберегти оперативність проведення процесуальних дій, мінімізуючи суб'єктивний вплив капітана, зокрема: 1) впровадження норми про обов'язкове дистанційне консультування капітана прокурором або слідчим у режимі реального часу (за наявності супутникового зв'язку). Використання натільних відеокамер (body-cams), з трансляцією у режимі реального часу до визначеного правоохоронного органу, під час проведення обшуку чи огляду капітаном дозволить забезпечити безперервну фіксацію, де роль капітана зводиться до технічного виконавця під наглядом процесуального керівника; 2) посилення об'єктивності через законодавче закріплення обов'язку капітана залучати до процесуальних дій осіб, які не перебувають у безпосередньому підпорядкуванні (наприклад, пасажирів, представників експедиторських компаній або лікарів), як понятих. У разі їх відсутності – залучення офіцерів, які мають найменший ступінь функціональної залежності від капітана; 3) матеріали, зібрані капітаном, мають статус доказів, що потребують обов'язкової перевірки та підтвердження слідчим відразу після прибуття судна в порт або висадки слідчо-оперативної групи на борт. Якщо капітан не зафіксував об'єктивні дані приладів (VDR/AIS), які підтверджують обставини, викладені у протоколі, такий протокол має вважатися лише орієнтуючою інформацією, а не беззаперечним доказом; 4) вирішення проблеми професійної некомпетентності, що веде до процедурних помилок, лежить у площині сертифікації капітанів. Включення до програм підготовки моряків поглибленого курсу «Розслідування на борту судна» дозволить забезпечити розуміння правових стандартів, серед яких допустимості доказів.

Інший цікавий варіант вирішення конфлікту інтересів і створення системи «стримувань і противаг» пропонує О. Рибіцька, шляхом впровадження механізму заміщення однієї службової особи на іншу [8, с. 82–88].

Так, ст. 49 Кодексу торгівельного мореплавства визначено осіб командного складу судна, і підходящим на роль замісника капітана є його помічник [4]. Наказом «Про затвердження Інструкції з боротьби за живучість суден внутрішнього плавання» деталізовано, що існують потенційні замісники: капітан-дублер, перший штурман судна – перший заступник капітана; механік судна – заступник капітана з технічної експлуатації судна [3].

Кримінальні правопорушення на водному транспорті інколи пов'язані з порушенням правил екологічної безпеки. Наприклад, 07.07.2021 Державною екологічною інспекцією Південно-Західного округу зафіксовано факт скиду до акваторії Чорного моря рідини невідомого походження судном «CONCARAN» IMO 9820960. Фахівці інспекції провели забір проб морської води безпосередньо у місці скиду, зафіксувавши порушення норм гранично допустимих концентрацій: вміст завислих речовин виявився завищеним у 3 рази, а загального заліза – у 2,4 рази. Крім того, 17.07.2021 державні інспектори, разом із представниками Управління СБУ в Одеській області, відібрали проби стічних вод судна вже після проходження системи очистки. Лабораторний аналіз підтвердив, що навіть після очищення рівень завислих речовин перевищує встановлені нормативи у 2,6 рази [2].

Проблема забезпечення екологічної безпеки у контексті кримінальних проваджень на водному транспорті становить складний вузол протиріч між потребою у негайній фіксації техногенного впливу та жорсткими процесуальними вимогами до збирання речових доказів. Специфіка правопорушень, пов'язаних із забрудненням акваторій, вимагає надвисокої точності на етапі відбору проб, оскільки будь-яке зволікання призводить до природної дисипації (розсіювання) забруднюючих речовин у водному середовищі.

Ключова проблема полягає у відсутності у капітана судна законодавчо закріпленого права на офіційний відбір зразків для проведення хімічних та екологічних експертиз. Хоча ст. 520 КПК України дозволяє капітану проводити огляд та обшук, процедура відбору біологічних або хімічних зразків є специфічною дією, що зазвичай вимагає участі експерта або спеціаліста. Самостійне збирання капітаном проб палива чи забрудненої води може бути визнано недопустимим через відсутність у суб'єкта відповідних повноважень та фахової підготовки [5].

Додатковим деструктивним фактором є критична вразливість процедури зберігання. Хімічний склад нафтопродуктів або стічних

вод може змінюватися під впливом температури, сонячного випромінювання та матеріалу контейнера, у якому зберігається зразок. Порушення герметичності, неправильне маркування або відсутність температурного контролю під час транспортування до берегової лабораторії призводять до того, що результати експертизи втрачають доказову силу, оскільки неможливо підтвердити ідентичність зразка тому, що був вилучений на місці події. Це створює ситуацію процесуального безсилля: факт забруднення є очевидним, але юридично довести перевищення гранично допустимих концентрацій стає неможливим.

Розв'язання цієї проблеми потребує інтеграції технічних стандартів морської індустрії у кримінальну процесуальну площину: 1) шляхом внесення змін до КПК України або розробки/затвердження інструкції, яка б наділяла капітана правом здійснювати невідкладне отримання зразків для експертизи за встановленим міжнародним стандартом. При цьому отримання має відбуватися із обов'язковою відеофіксацією та пломбуванням зразків одноразовими номерними засобами контролю, що нівелює сумніви у походженні проб; 2) вирішенням проблеми зацікавленості капітана є визнання доказової сили даних від стаціонарних судових систем контролю (наприклад, Oil Discharge Monitoring Equipment). Якщо система автоматично фіксує скидання та зберігає його параметри в зашифрованому вигляді, ці дані мають визнаватися належним доказом перевищення норм навіть за відсутності фізичного зразка, оскільки вони є продуктом об'єктивного технічного контролю; 3) українські судна доцільно укомплектувати уніфікованими наборами для відбору проб, які включають інертну тару та засоби миттєвої консервації хімічного складу.

Звісно, такі пропозиції націлені на створення ідеальних умов для подальшого успішного вирішення завдань кримінального провадження, які передбачені ст. 2 КПК України. Це також дозволить вирішити низку проблем, оскільки слідчий не може миттєво прибути у відкрите море. Тож, правова система має довірити капітану ширші повноваження, забезпечивши його інструментами, які унеможливають маніпуляції з доказами.

Висновки. Підсумовуючи результати дослідження проблем допустимості та належності доказів у кримінальних провадженнях щодо правопорушень на водному транспорті, можна сформулювати наступні положення: 1) специфіка водного середовища – його динамічність, агресивність та гідрометеорологічна нестабільність – зумовлює об'єктивну

складність, а подекуди й неможливість дотримання стандартних процесуальних процедур огляду місця події. Традиційні методи фіксації обставин правопорушення виявляються малоефективними в акваторіях. Це вимагає відходу від жорсткого процесуального формалізму на користь функціонально-технологічного підходу, де легітимність доказу базується на фіксації об'єктивних причин неможливості виконання окремих формальних вимог (шторм, обмежена видимість) та застосуванні сучасних методів цифрової фіксації місця події; 2) трансформація технічної інформації навігаційних систем (AIS, VDR, GPS) у статус належних та допус-

тимих доказів потребує розробки уніфікованих алгоритмів роботи з електронними доказами; 3) подолання конфлікту інтересів, пов'язаного з подвійним статусом капітана судна як суб'єкта процесуальних дій, можливе лише через створення дієвої системи «стримувань і противаг», у тому числі шляхом забезпечення дій капітана дистанційним наглядом з боку прокурора в режимі реального часу та обов'язковою відеофіксацією; 4) критична вразливість екологічних доказів вимагає надання капітанам суден повноважень щодо невідкладного отримання зразків для експертизи за міжнародними стандартами.

Література:

1. Автоматична ідентифікаційна система. *Сайт Вікіпедія*. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Автоматична_ідентифікаційна_система (дата звернення: 29.09.2025).
2. Збиток за забруднення акваторії Чорного моря сплачено судовласником. *Сайт Державної екологічної інспекції Південно-Західного округу*. URL: <https://sw.dei.gov.ua/post/1575> (дата звернення: 29.09.2025).
3. Інструкція з боротьби за живучість суден внутрішнього плавання: наказ Міністерства транспорту та зв'язку від 04.11.2004 р. № 963. *Сайт Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1483-04/conv/sp:dark#o3> (дата звернення: 29.09.2025).
4. Кодекс торговельного мореплавства: Закон України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР. *Сайт Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 29.09.2025).
5. Кримінальний процесуальний Кодекс України від 13 квітня 2012 року №4651-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 9-10, № 11-12, № 13, ст. 88. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text> (дата звернення: 29.09.2025).
6. Погорецький М. А. Допустимість доказів у кримінальному процесі та процесуальна доброчесність: доктрини і практика (порівняльно-правове дослідження). *Вісник кримінального судочинства*. 2025. № 1-2. С. 22–59. URL: <https://doi.org/10.17721/2413-5372.2025.1-2/22-59> (дата звернення: 29.09.2025).
7. Про прийняття національних стандартів України, гармонізованих з міжнародними та європейськими стандартами, пробних національних стандартів України, гармонізованих з міжнародними стандартами, скасування національних стандартів України та міждержавних стандартів в Україні: наказ Міністерства економіки від 29.11.2013 № 1424. *Сайт Будстандарт Online*. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page?id_doc=60438 (дата звернення: 29.09.2025).
8. Рибицька О. М. Службові особи, уповноважені на вчинення процесуальних дій в екстериторіальному просторі України. *Krakowskie Studia Małopolskie*. 2021. № 4 (32). С. 78–91.
9. Станкович М.І. Розвиток кримінального процесуального законодавства та науки кримінального процесу про межі доказування у кримінальному провадженні. *Науковий вісник Ужгородського Національного університету. Серія: Право*. 2018. № 48. С. 141–144.
10. Science for modern man: Development of transport and transport systems. Monographic series «European Science». Book 16. Part 1. 2023. 164 p.

Дата першого надходження статті до видання: 24.11.2025
Дата прийняття статті до друку після рецензування: 10.12.2025
Дата публікації (оприлюднення) статті: 30.12.2025