

УДК 343.13

DOI <https://doi.org/10.32689/2522-4603.2025.2.3>**Євгеній НАЛИВАЙКО**

кандидат юридичних наук, заступник начальника відділу організації та координації правової роботи
Юридичного департаменту Державної інспекції архітектури та містобудування України,

evgeniy nalivaiko111@gmail.com

ORCID: 0000-0002-7597-8762

ПРОЦЕСУАЛЬНІ ДІЇ ПІД ЧАС КРИМІНАЛЬНОГО ПРОВАДЖЕННЯ НА ПОВІТРЯНОМУ, МОРСЬКОМУ ЧИ РІЧКОВОМУ СУДНІ, ЩО ПЕРЕБУВАЄ ЗА МЕЖАМИ УКРАЇНИ ПІД ПРАПОРОМ УКРАЇНИ

Стаття присвячена аналізу проблемних питань щодо реалізації процесуальних повноважень під час здійснення кримінального провадження на повітряному, морському чи річковому судні, що перебуває за межами України.

Підкреслено, що під час здійснення таких процесуальних дій необхідно дотримуватися необхідного балансу існуючих принципів кримінального провадження (верховенства права, законності, забезпечення права на захист) та забезпечення виконання його завдань, щоб кожний, хто вчинив кримінальне правопорушення, був притягнутий до відповідальності в міру своєї вини, і водночас, щоб до кожного учасника кримінального провадження була застосована належна правова процедура.

Обґрунтовано, що здійснення кримінального провадження на судах, що перебувають за межами України, є складним і специфічним процесом, який потребує врахування міжнародного права, національного законодавства та особливостей юрисдикційної діяльності. У статті запропоновані законодавчі зміни, зокрема щодо конкретизації терміну «інша службова особа» та доповнення переліку обставин, за яких виникає необхідність її призначення.

Також наведено думку щодо доцільності закріплення у КПК України обов'язку внесення капітаном судна України або іншої уповноваженої особи первинних даних у відповідному журналі судна, стосовно правопорушення, із зазначенням дати, часу, обставин події, статті Кримінального кодексу України, даних про особу, яка могла вчинити правопорушення (за наявності), та потерпілої особи (за наявності).

Проаналізовані та надані пропозиції можливості застосування певних видів процесуальних/слідчих дій на судні, що перебуває за межами України.

Досліджено та порівняно із законодавством України положення законодавства, процесуальні норми що застосовується у Франції, Німеччині, Великій Британії у разі розслідування злочинів вчинених на судні, що перебуває за межами відповідної держави, але під її прапором.

Унаслідок дослідження досвіду Європейських країн запропоновано перейняти встановлений у Великій Британії, зокрема, обов'язок ведення бортового журналу, у який вносяться дані про правопорушення, фіксацію події, що мала місце на судні.

Ключові слова: процесуальні дії, порт пропуски, капітан судна України, інша службова особа, законне затримання особи.

Yevheniy Nalyvaiko. PROCEDURAL ACTIONS DURING CRIMINAL PROCEEDINGS ON AN AIR, SEA, OR RIVER VESSEL THAT IS OUTSIDE UKRAINE BEARING THE FLAG OF UKRAINE

The article is dedicated to analyzing problematic issues regarding the implementation of procedural powers during criminal proceedings on an air, sea, or river vessel located outside Ukraine.

It emphasizes that during such procedural actions, it is necessary to maintain a proper balance of existing principles of criminal proceedings (rule of law, legality, ensuring the right to defense) and to ensure the fulfillment of its objectives, so that everyone who commits a criminal offense is held accountable in proportion to their guilt, and at the same time, that each participant in criminal proceedings is subjected to proper legal procedures.

It is substantiated that conducting criminal proceedings on vessels outside Ukraine is a complex and specific process that requires consideration of international law, national legislation, and the peculiarities of jurisdictional activities. The article proposes legislative changes, including clarifying the term «other official» and expanding the list of circumstances under which their appointment is necessary.

It also presents an opinion on the advisability of enshrining in the Criminal Procedure Code of Ukraine the obligation for the captain of a Ukrainian vessel or another authorized person to record primary data in the relevant vessel log regarding the offense, including the date, time, circumstances of the event, article of the Criminal Code of Ukraine, data about the person who may have committed the offense (if available), and the victim (if available).

The article analyzes and offers proposals for the application of certain procedural/investigative actions on a vessel located outside Ukraine.

It examines and compares with Ukrainian legislation the provisions of laws and procedural norms applied in France, Germany, and the United Kingdom in case of investigating crimes committed on a vessel outside the respective country but under its flag.

As a result of studying the experiences of European countries, it is proposed to adopt the established practice in the United Kingdom, in particular, the obligation to maintain a shipboard log in which data about offenses, recording of events that took place on the vessel, are entered.

Key words: procedural actions, port of registration, captain of a Ukrainian vessel, other official, lawful detention of a person.

Постановка проблеми. Відсутність сталої практики розслідування злочинів, скоєних на повітряному, морському чи річковому судні, що перебуває за межами України, а також комплексного дослідження даної тематики науковцями обумовлює наявність складних завдань та проблемних питань, з якими може зіткнутися як капітан судна на початку здійснення процесуальних/слідчих дій, так і слідчий та процесуальний керівник під час здійснення досудового розслідування у цілому.

Особлива складність реалізації таких слідчих та процесуальних дій відзначається і законодавцем, який їх відніс до розділу VI Кримінального процесуального кодексу України, положення якого регламентують особливі порядки кримінального провадження.

Зазначене вказує на доцільність поглибленого вивчення особливостей здійснення процесуальної діяльності у таких провадженнях, починаючи з його початку і до передання слідчому органу досудового розслідування, юрисдикція якого поширюється на територію місцезнаходження порту приписки, а також дослідження міжнародного досвіду з даного питання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. За період незалежності обрану проблематику досліджували такі науковці, як Ю.В. Баулін, С.В. Давиденко, В.І. Галаган, О.М. Калачова, В.В. Навроцька, С.І. Щериця, Л.Д. Удалова, С.М. Стахівський, та інші. Проте, більшість вчених розглядають лише окремі аспекти процесуального статусу службових осіб, уповноважених на вчинення процесуальних дій при здійсненні кримінального провадження в екстериторіальному просторі України.

Мета статті полягає у виокремленні особливостей проведення процесуальних дій, а також з урахуванням аналізу міжнародного досвіду, наданні пропозицій стосовно відповідних доповнень до чинного законодавства щодо застосування процесуальних/слідчих дій під час здійснення кримінального провадження на повітряному, морському чи річковому судні, що перебуває за межами України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Положення глави 41 КПК України визначають порядок проведення слідчих та процесуальних дій на повітряному, морському чи річковому судні що перебуває за межами України, але під прапором України. Слід зазначити, що норми глави 41 КПК України не лише встановлюють перелік службових осіб, уповноважених на проведення процесуальних і слідчих дій, а й регламентують місце здійснення досудового розслідування [1].

Основні положення глави 41 КПК України виокремлюють службових осіб, уповноваже-

них на вчинення процесуальних дій, а також встановлюють їхні права та обов'язки, зокрема щодо можливих строків законного затримання особи, місця проведення досудового розслідування кримінальних правопорушень, учинених на суднах під прапором України.

Аналізуючи положення глави 41 КПК України, можна дійти висновку, що, хоча законодавець і включив цю главу до розділу VI КПК України, норми якого регулюють особливі порядки кримінального провадження, проте недостатньо уваги приділив саме специфіці здійснення процесуальних та слідчих дій на повітряному, морському чи річковому судні, яке перебуває за межами України. Це може пояснюватися незначним обсягом досліджуваної категорії кримінальних правопорушень, а також відсутністю сталої практики їх поетапного розслідування. У той же час наведене вказує, що положення глави 41 КПК України залишають відкритими низку питань, що спричиняють наукові дискусії та зумовлюють необхідність внесення відповідних законодавчих змін і доповнень.

Наприклад, О. Рибицька зазначає, що спираючись на частину 1 статті 519 КПК України, можна дійти висновку про вичерпність переліку службових осіб. Проте відповідно до частини 2 цієї ж статті перелік не є абсолютним, оскільки у разі вчинення кримінального правопорушення, в якому керівник є потерпілим, він зобов'язаний призначити іншу службову особу [2, с. 82].

Водночас поняття «інша службова особа» відсутнє у кримінальному процесуальному законодавстві України. Таким чином, виникає суперечність – з одного боку, обов'язок капітана здійснювати процесуальні та слідчі дії, з іншого – передача цих повноважень невідзначеної законодавством особі.

У розвиток думки О. Рибицької слід зауважити, що проблемним є не лише потенційне набуття капітаном судна статусу потерпілого, а й можливість набуття статусу свідка або навіть підозрюваного.

Так, відповідно до частин 3 статті 519 КПК України визначено, що службові особи, які здійснювали процесуальні дії, залучаються як свідки до кримінального провадження після його продовження на території України [1]. У результаті фактично виникає ситуація, за якої особа, що мала повноваження слідчого і прокурора, відповідно до положень КПК України стає свідком по справі. Тобто, капітан судна, який ініціював розслідування по кримінальному провадженню, навіть після передачі справи відповідним органам

на території України, залишається особою, що впливала на перебіг досудового розслідування, що може поставити під сумнів об'єктивність його показань як свідка через потенційний конфлікт інтересів. У зв'язку з цим існує ризик порушення принципів законності, об'єктивності та змагальності, що цілком може призвести до визнання зібраних доказів недопустимими.

Також необхідно враховувати тривалість перебування капітана, інших працівників та пасажирів на морському чи річковому судні. Тобто цілком можливо, що між членами екіпажу можуть виникнути дружні стосунки, що буде впливати на неупередженість прийняття процесуальних рішень. Наприклад, не можна беззастережно заперечувати, що капітан судна маючи потенційний конфлікт інтересів (дружні, чи родинні відносини) з потерпілою особою або особою, яка навпаки підозрюється у скоєнні злочину буде дотримуватися принципу законності, а саме всебічно, повно і неупереджено досліджувати обставини кримінального провадження, виявляти як ті обставини, що викривають, так і ті, що виправдовують підозрюваного, а також забезпечить прийняття законних і неупереджених процесуальних рішень.

Наступним проблемним аспектом стосовно надання капітану судна процесуальних та слідчих повноважень слід зазначити умови, за яких капітан може сам підозрюватися у вчиненні злочину і за таких обставин всі дії вчинені ним можуть навпаки бути спрямовані на спотворення доказів, що в подальшому суттєво ускладнить процес доказування та притягнення його до відповідальності.

З огляду на викладене, доцільно зробити висновок про необхідність не лише конкретизації поняття «інша службова особа», а й визначення переліку обставин, за яких її слід призначати. У зв'язку з цим пропонується доповнити ч. 1 ст. 519 КПК України пунктом 3, у якому слід надати визначення поняття «інша службова особа».

Також пропонується викласти у новій редакції ч. 2 статті 519 КПК України, а саме: керівник дипломатичного представництва чи консульської установи України, капітан судна України зобов'язаний призначити іншу службову особу, уповноважену на вчинення процесуальних дій, якщо він є потерпілим внаслідок вчинення відповідного кримінального правопорушення або якщо він особисто, його близькі родичі чи члени його сім'ї заінтересовані в результатах провадження або за наявності інших обставин, які викликають сумнів у його неупередженості.

Крім того, доцільно доповнити ч. 2 ст. 519 КПК України абзацом другим виклавши його у наступній редакції: у разі наявності обґрунтованих підстав вважати, що капітан судна України вчинив кримінальне правопорушення на повітряному, морському чи річковому судні, що перебуває за межами України під прапором або з розпізнавальним знаком України, та приписаному до порту, розташованого на території України, уповноваженою на вчинення процесуальних дій є інша службова особа.

Іншим важливим аспектом, що є предметом наукових дискусій і якому законодавець не приділив достатньої уваги, є питання внесення відомостей до Єдиного реєстру досудових розслідувань (ЄРДР). Мається на увазі, що відповідно до статей 519 – 523 КПК України капітан судна отримує право здійснювати слідчі та процесуальні дії до внесення відомостей до ЄРДР.

З такими нормами законодавства не погоджуються В.І. Галаган та О.М. Калачова, які зазначають, що вони суперечать вимогам ч. 2 ст. 214 КПК України, відповідно до якої досудове розслідування розпочинається з моменту внесення відомостей до ЄРДР [3, с. 7].

Як слушно з цього приводу зауважує В. Навроцька, це питання не вирішено і у ч. 3 ст. 214 цього ж Кодексу, де йдеться про те, що у разі виявлення ознак кримінального правопорушення на морському та річковому судні, яке перебуває за межами України, досудове розслідування має розпочинатися негайно. При цьому, як підкреслює дослідниця, законодавець залишає поза увагою питання стосовно початку досудового розслідування на повітряному транспорті, а також на території консульських установ й дипломатичних представництв [4, с. 163].

У цьому контексті доцільно підтримати думку науковців та запропонувати передбачити у главі 41 КПК України можливість фіксації інформації про кримінальне правопорушення капітаном судна або іншою уповноваженою особою у відповідному журналі судна. Запис повинен включати: дату, час, обставини події, статтю Кримінального кодексу України, відомості про ймовірного правопорушника (за наявності), а також про потерпілу особу (за наявності). Посилюючи аргументацію останньої пропозиції слід зауважити, що такі записи у журналі судна можуть набути статусу офіційного документа, та використовуватися в подальшому як доказ у досудовому розслідуванні та судовому провадженні. При цьому у разі нормативного закріплення запропонованої пропозиції

видається доцільним передбачити перенесення таких відомостей до ЄРДР не пізніше 24 годин після прибуття судна до порту приписки або відновлення доступу до ЄРДР.

При цьому можливо зауважити, що додатком 2 до Інструкції про порядок проведення процесуальних дій під час кримінального провадження на морському чи річковому судні України, що перебуває за межами України під прапором або з розпізнавальним знаком України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні затвердженою наказом Генерального прокурора України від 14.11.2012 № 112 передбачений Журнал обліку осіб, затриманих за вчинення кримінального правопорушення [5].

Розглянувши початкові аспекти обраної тематики, неможливо залишити поза увагою, що капітан судна має самостійно оцінити наявність ознак кримінального правопорушення, кваліфікувати його, а також здійснити невідкладні слідчі та процесуальні дії. Водночас, слід зауважити, що за відсутності юридичної освіти, це завдання є вкрай складним.

Продовжуючи висвітлення проблемних питань наявних у лаві 41 КПК України варто запропонувати включити до назви ст. 519 КПК України поряд із «процесуальних дій» також і «слідчих дій» і викласти назву статті у такій редакції: Службові особи, уповноважені на вчинення процесуальних та слідчих дій. Це обумовлено тим, що главою 20 КПК України встановлено вичерпний перелік слідчих дій у межах кримінального провадження, до якого, зокрема, належать обшук і огляд. Зазначені дії, відповідно до частини першої статті 519 КПК України, можуть здійснювати службові особи, уповноважені на це спеціальними нормами глави 41. Викладене стосується і ст. 520 КПК України, у якій безпосередньо передбачені такі слідчі дії як огляд та обшук.

Також доцільно звернути увагу на недосконалість процесуальних норм, що надають повноваження капітану судна України здійснити необхідні процесуальні/слідчі дії. Зокрема, ч. 1 ст. 519 КПК України вказує, що капітан судна уповноважений на вчинення процесуальних дій, а ч. 1 ст. 520 КПК України навіть зобов'язує негайно провести необхідні процесуальні дії. Водночас, ч. 2 ст. 520 КПК України фактично встановлює виключний перелік процесуальних дій, на які уповноважений капітан судна України.

Отже, постає питання, чи наділений капітан судна України правом на здійснення будь-яких необхідних слідчих/процесуальних дій, чи виключно тих, що передбачені ч. 2 ст. 520 КПК України. Якщо вважати, що норми ч. 2

ст. 520 КПК України є спеціальними та містять вичерпний перелік процесуальних дій, які має право здійснювати капітан судна, то залишається поза увагою важлива слідча дія, що може істотно вплинути на хід кримінального провадження та визначити статус особи, у діях якої вбачаються ознаки кримінального правопорушення, – допит. Водночас, враховуючи специфіку екстериторіального провадження на судні за межами України, особливо в умовах тривалого перебування судна у відкритому морі, слід погодитися з тим, що швидко встановлення алібі чи інших відомостей, які можуть свідчити про непричетність особи до вчинення злочину, по-перше, дає змогу уникнути безпідставного затримання, а по-друге – сприяє загальній ефективності досудового розслідування.

При цьому слід враховувати, що КПК України встановлює певні вимоги до проведення допиту у кримінальному провадженні і з огляду на це буде цілком зрозуміло, якщо однозначної позиції, щодо необхідності уповноважити капітана судна України провести допит особи, дії якої можуть свідчити про вчинення кримінального правопорушення, скоріш за все не буде. Зокрема, перепоною може стати необхідність дотримання права на захист, тобто у визначених КПК України випадках обов'язкового надання захисника, необхідність залучення перекладача та інше.

У той же час, враховуючи особливі обставини, у яких знаходяться учасники кримінального провадження (наприклад перебування на морському судні може тривати декілька тижнів, а можливо і місяців), слід розглянути можливість надати право капітану судна України отримати за згодою затриманої особи письмові пояснення. При цьому, важливим моментом у контексті надання права отримання таких пояснень є знання/не знання мови особою, щодо якої наявні підстави вважати її причетною до вчинення кримінального правопорушення. Оскільки на судах, що здійснюють міжнародні перевезення, можуть бути іноземні громадяни, критичним є питання розуміння суті проведення процесуальної/слідчої дії.

Тоді наступним питанням буде наявність/відсутність на судні особи, яку можна залучити у якості перекладача. З цього приводу слід зауважити, що згадка про перекладача у главі 41 КПК України відсутня, хоча законодавець, зокрема у ст. 29, 68 КПК України чітко визначає підстави та порядок залучення перекладача, а також обов'язок його залучення. З огляду на вже розглянуті умови та особливості здійснення розслідування

на судні, що перебуває за межами України, доцільно запропонувати надати можливість залучення у якості перекладача осіб з екіпажу чи пасажирів судна, які володіють відповідною мовою, для виконання функцій перекладача, за умови їх згоди та відсутності конфлікту інтересів.

Відтак пропонується ч. 2 ст. 520 КПК України доповнити п. 3 наступного змісту: отримання письмового пояснення від особи, яка може володіти інформацією про кримінальне правопорушення, за її добровільною згодою.

Надання письмового пояснення особою, щодо якої наявні підстави вважати її причетною до кримінального правопорушення, допускається виключно на підставі її добровільного письмового звернення, зафіксованого у відповідному журналі судна після роз'яснення її прав. Отримані пояснення можуть бути використані лише для перевірки обставин, що виключають причетність затриманої на судні особи до злочину, та не можуть бути застосовані проти неї у судовому провадженні.

Зазначені пропозиції в певній мірі узгоджуються з Конвенцією ООН з морського права 1982 року (ст. 27), яка дозволяє державі прапора судна вживати заходів для розслідування злочинів на борту, за умови дотримання прав людини [6].

У цьому контексті також слід згадати рішення ЄСПЛ «Medvedyev and Others v. France» ухвалене у 2010 за наступних обставин: Французький військовий корабель затримав судно «Winner» під прапором Камбоджі у міжнародних водах за підозрою в наркоторгівлі. Екіпаж був доставлений до Франції, де проти них було розпочато кримінальне провадження. У своєму рішенні Суд встановив, що Франція мала юрисдикцію відповідно до статті 1 Конвенції, оскільки здійснювала ефективний контроль над судном. Однак, було визнано порушення статті 5 §1 (право на свободу), оскільки затримання членів екіпажу не було належним чином оформлене [7].

Загалом, з огляду на наявність численних спірних положень та навіть законодавчих прогалин, допущених у главі 41 Кримінального процесуального кодексу України, важливим є здійснення аналізу міжнародного досвіду, зокрема практики держав-членів Європейського Союзу щодо розслідування кримінальних правопорушень, учинених на судах, що перебувають за межами національної території. Доцільно також порівняти процесуальні норми, що застосовуються в інших державах, із відповідними положеннями національного кримінального процесуального законодавства України.

Так, відповідно до положень Кодексу транспорту Франції (Code des transports) та Кримінально-процесуального кодексу Франції (Code de procédure pénale), Французька Республіка здійснює юрисдикцію щодо суден, які плавають під її прапором, незалежно від місця їх перебування. У разі вчинення кримінального правопорушення капітан судна зобов'язаний повідомити правоохоронні органи Франції, а також має право тимчасово затримати особу, підозрювану у вчиненні злочину. Проте проведення слідчих (допит, обшук) та інших процесуальних дій здійснюється виключно уповноваженими службовими особами після погодження з прокуратурою Франції [8].

Відповідно до статті L. 5531-1 Кодексу транспорту Франції (Code des transports), капітан судна наділений повноваженнями щодо всіх осіб незалежно від їх громадянства, які перебувають на борту з будь-якої причини. Ці повноваження обумовлені необхідністю забезпечення порядку, гарантування безпеки судна, пасажирів і вантажу, а також належного виконання розпочатої морської експедиції.

Судновласник зобов'язаний надати капітану засоби, необхідні для здійснення цього повноваження, і не перешкоджає прийняттю пов'язаних з ним рішень. Як депозитарій публічної влади, він може використовувати для цих цілей будь-які засоби примусу, необхідні обставинами та пропорційні переслідуваній меті. Він також може попросити людей на борту надати йому допомогу [9].

Фіксація дисциплінарних та кримінальних правопорушень, передбачених зазначеним розділом законодавства, здійснюється капітаном судна або, за необхідності, відповідними компетентними органами держави. Укладені за результатами такої фіксації протоколи є автентичними та вважаються офіційними доказами до моменту спростування їх достовірності.

Аналогічні норми, що регламентують юрисдикцію держави над суднами під її прапором, процедури розслідування злочинів, учинених на борту, а також компетенцію капітана судна, передбачені положеннями Федерального морського законодавства Федеративної Республіки Німеччина.

Загальні процесуальні норми, що регламентують дії капітана судна у випадку вчинення злочину на борту, визначаються положеннями Кримінального процесуального кодексу Федеративної Республіки Німеччина (Strafprozessordnung, StPO). Так, відповідно до норм StPO, у разі вчинення правопорушення на судні, що має право перебувати під федеральним прапором ФРН поза межами території, на яку поширюється дія цього

кодексу, юрисдикція належить суду в межах округу, де розташований порт приписки, або порту на території Німеччини, в який судно вперше прибуло після події [10]. Щодо можливості затримання особи, підозрюваної у вчиненні злочину, безпосередньо на судні, така процедура також передбачена загальними положеннями німецького кримінального процесуального законодавства. Зокрема, відповідно до § 127 StPO, будь-яка особа має право здійснити затримання без ухвали суду, якщо затримання відбувається безпосередньо під час вчинення злочину або в момент переслідування особи одразу після його скоєння [10].

Таким чином, слід відмітити, що у процесуальному законодавстві Німеччини, як і Франції відсутній окремий розділ, який би регламентував порядок здійснення процесуальних та слідчих дій у разі вчинення кримінального правопорушення на судні. Однак, у зазначених країнах окремі нормативно правові акти доповнюють норми процесуального законодавства та регламентують певні дії під час вчинення злочину на судні під прапором Німеччини або Франції.

У Федеративній Республіці Німеччина активно застосовуються сучасні засоби комунікації, зокрема супутниковий зв'язок, а також залучається Морська поліція (Küstenwache), що забезпечує оперативне реагування в межах кримінального провадження відповідно до § 163 StPO. У Кримінальному процесуальному кодексі України подібні механізми не деталізовані, що може ускладнювати розслідування злочинів вчинених на судні у відкритому морі.

Що стосується країн англосаксонської правової системи, зокрема Великобританії, слід відзначити, що основним нормативним актом, який регламентує кримінально-процесуальні дії, є Закон про поліцію та докази у кримінальному процесі 1984 року (Police and Criminal Evidence Act 1984, далі – PACE). Цей акт містить положення щодо повноважень поліції, порядку затримання, проведення допитів, обшуків та інших процесуальних дій. Проте, PACE не містить спеціальних положень, що безпосередньо регламентують повноваження капітана судна у таких випадках [11].

Таким чином, у Великобританії повноваження капітана у разі вчинення кримінального правопорушення на суднах, що перебувають під британським прапором, у більшості випадків регулюються положеннями Закону про торгове мореплавство 1995 року (Merchant Shipping Act 1995, далі – MSA), зокрема його розділом 281, який визначає, що британське

кримінальне законодавство застосовується до суден, зареєстрованих у Великобританії, незалежно від їхнього місця перебування – у міжнародних водах або у територіальних водах іншої держави [12].

Зазначимо також, що законодавство Великобританії встановлює обов'язок ведення бортового журналу. Так, згідно з положеннями § 77 MSA, на кожному судні, що плаває під прапором Сполученого Королівства, ведеться офіційний вахтовий журнал за формою, затвердженою Державним секретарем. Крім того, Правила торгового мореплавства 1981 року (Merchant Shipping (Official Log Books) Regulations 1981) регламентують порядок ведення бортових журналів і встановлюють вимоги до фіксації подій, які трапляються на борту, зокрема правопорушень. Ці норми фактично передбачають обов'язкове документування правопорушення в офіційному журналі, що у подальшому може бути використано як доказ у судовому провадженні.

Згідно з положеннями Розділу 105 MSA, капітан судна (master of the ship) наділений повноваженнями з підтримання порядку та дисципліни на борту, що включає право на затримання особи, підозрюваної у вчиненні кримінального правопорушення, якщо це необхідно для забезпечення безпеки судна, екіпажу або пасажирів [12].

Розділ 313 MSA прямо зобов'язує капітана судна повідомляти британські компетентні органи про серйозні інциденти, що сталися на борту. Зокрема, якщо судно під британським прапором було залучене до інциденту, який спричинив загибель особи, тяжке тілесне ушкодження або значну шкоду, капітан повинен поінформувати відповідний орган якомога швидше [12].

Аналіз наведеного міжнародного досвіду дозволяє зробити висновок, що держави романо-германської правової традиції переважно обмежують повноваження капітана судна щодо здійснення процесуальних та слідчих дій у разі вчинення злочину. Натомість, країни англосаксонської правової системи впроваджують дещо інший підхід, надаючи капітану судна повноваження для здійснення першочергових дій з метою збереження доказів та ініціювання розслідування, водночас передбачаючи обов'язкову координацію з правоохоронними органами.

Висновки. Викладені у статті думки підкреслюють наявні проблемні питання, що можуть виникнути під час проведення процесуальних дій на повітряному, морському чи річковому судні, що перебуває за межами України, що в свою чергу вказує на необхідність

внесення відповідних змін та доповнень до національного законодавства. Проведений аналіз міжнародного досвіду, зокрема законодавства країн Європи, вказує на необхідність чіткого визначення процесуальних та слідчих повноважень капітана судна або іншої уповноваженої особи в Україні. Зокрема, існують два можливі підходи: або слідувати практиці більшості європейських країн та обмежити ці повноваження лише правом на затримання особи та збереження очевидних доказів, забороняючи проведення процесуальних чи слідчих дій до прибуття судна у порт України та

передачі затриманої особи органам обвинувачення; або навпаки розширити повноваження капітана, доповнивши норми КПК України, чітко регламентуючи його дії на випадок вчинення злочину на борту судна. Таким чином, ця тематика потребує подальшого ґрунтовного дослідження та удосконалення процесуального законодавства України, з метою забезпечення належного регулювання повноважень капітана у разі здійснення процесуальних або слідчих дій на повітряному, морському чи річковому судні, що перебуває за межами України під прапором України.

Література:

1. Кримінальний процесуальний кодекс України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text> (дата звернення 05.05.2025).
2. Галаган В. І., Калачова О. М. Особливості початку досудового розслідування при виявленні ознак кримінального правопорушення на території дипломатичних представництв чи консульських установ України. *Часопис Національного університету «Острозька академія». Серія «Право»*. 2013. № 2. С. 7.
3. Навроцька В. В. Особливі порядки кримінального провадження: монографія. Львів : Львівський державний університет внутрішніх справ, 2021. 169 с.
4. Рибицька О. Krakowskie Studia Małopolskie. 2021. nr 4 (32). С. 78–91.
5. Інструкція про порядок проведення процесуальних дій під час кримінального провадження на морському чи річковому судні України, що перебуває за межами України під прапором або з розпізнавальним знаком України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні. 2012. URL: http://search.ligazakon.ua/1_doc2.nsf/link1/GP12047.html (дата звернення 05.05.2025).
6. Конвенція ООН з морського права. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU82K23R> (дата звернення 05.05.2025).
7. CASE OF MEDVEDYEV AND OTHERS v. FRANCE URL: <https://ips.ligazakon.net/document/ES008385> (дата звернення 05.05.2025).
8. Code de procédure pénale (France) URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006071154/ (дата звернення 05.05.2025).
9. Code des transports (France) URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000023073968/#LEGISCTA000023079886 (дата звернення 05.05.2025).
10. Strafprozessordnung (Deutschland) URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/stpo/>
11. Police and Criminal Evidence Act 1984 (PACE) URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1984/60/contents> (дата звернення 05.05.2025).
12. Merchant Shipping Act 1995 (MSA) URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/contents> (дата звернення 05.05.2025).