

ФЕДОРОВ І. В.

кандидат юридичних наук
доцент кафедри кримінально-правових
дисциплін
(Одеського державного університету
внутрішніх справ)
ORCID ID: 0000-0002-8234-7977

ПРОДАНЕЦЬ Н. М.

кандидат юридичних наук
доцент кафедри кримінально-правових
дисциплін
(Одеського державного університету
внутрішніх справ)
ORCID ID: 0000-0002-1117-1652

ГОРБАНЬОВ І. М.

кандидат юридичних наук, старший
науковий співробітник, доцент,
професор кафедри кримінально-
правових дисциплін
(Одеського державного університету
внутрішніх справ)
ORCID ID: 0000-0002-4100-605X

УДК 343.98:343.36(477)

DOI <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2025.5.2.79>

**ПРОЦЕСУАЛЬНО-КРИМІНАЛІСТИЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ДОКАЗУВАННЯ
У МЕТОДИЦІ РОЗСЛІДУВАННЯ ЗЛОЧИНІВ НА МОРСЬКОМУ
ТА РІЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

Розслідування кримінальних правопорушень, учинених на морському та річковому транспорті, відбувається у специфічному середовищі, яке поєднує рухливий характер об'єктів, технічну складність суден і динамічність обстановки події. За таких умов питання доказування виходить за межі суто технічної фіксації фактів і набуває чітко вираженого процесуального виміру, оскільки будь-які дії слідчого повинні залишатися в межах правових гарантій кримінального провадження.

Загальні орієнтири такої діяльності визначаються Конституцією України, яка покладає на державу обов'язок забезпечити захист прав і свобод людини та правову визначеність діяльності органів досудового розслідування. У площині доказування це означає, що допустимість зібраних відомостей безпосередньо залежить не від їх фактичної переконливості, а від способу та умов їх отримання[1]. Саме тому конституційні засади виступають не декларативним тлом, а реальним критерієм оцінки результатів слідчої діяльності.

Подальшу конкретизацію цих положень здійснює Кримінальний процесуальний кодекс України. Відповідно до ст. 84 КПК України доказами визнаються



лише ті фактичні дані, які здобуті у передбаченому законом порядку, тоді як ст. 86-87 КПК України прямо пов'язують допустимість доказів із дотриманням процесуальної форми та наслідками її порушення [2]. Для кримінальних проваджень у сфері морського та річкового транспорту це має принципове значення, оскільки більшість доказів формується на початкових етапах розслідування і потребує особливої процесуальної точності.

На переконання автора, ефективність доказування у кримінальних провадженнях щодо правопорушень на морському та річковому транспорті визначається не стільки обсягом зібраної інформації, скільки якістю її процесуальної фіксації та криміналістичного осмислення вже на початковому етапі розслідування. Саме поєднання чіткої процесуальної дисципліни з урахуванням специфіки водного середовища має розглядатися як ключова умова забезпечення допустимості та доказової спроможності відповідних матеріалів у межах кримінального провадження.

Ключові слова: *процесуально-криміналістичні особливості доказування; методика розслідування кримінальних правопорушень; кримінальні правопорушення у сфері морського та річкового транспорту; допустимість доказів; слідчі (розишукові) дії; використання спеціальних знань.*

Fedorov I.V., Prodanets N. M., Gorbanov I. M. Theoretical and Applied Foundations of Proof in Criminal Proceedings Concerning Offences in Maritime and Inland Waterway Transport

The investigation of criminal offences committed in maritime and inland waterway transport takes place in a highly specific environment that combines the mobile nature of the objects involved, the technical complexity of vessels, and the dynamic conditions of the incident scene. In such circumstances, proof goes beyond the purely technical recording of facts and acquires a pronounced procedural dimension, since any actions by the investigator must remain within the framework of the legal safeguards of criminal proceedings.

The general benchmarks for such activity are set by the Constitution of Ukraine, which imposes on the State an obligation to ensure the protection of human rights and freedoms and the legal certainty of the activities of pre-trial investigation bodies [1]. In the context of proof, this means that the admissibility of collected information depends not on its factual persuasiveness, but on the manner and conditions under which it was obtained. Therefore, constitutional principles function not as a declarative background but as an operative criterion for assessing the outcomes of investigative activity.

Further specification of these provisions is provided by the Criminal Procedure Code of Ukraine. Pursuant to Article 84 of the CPC of Ukraine, evidence comprises only those factual data obtained in accordance with the procedure prescribed by law, while Articles 86-87 of the CPC of Ukraine directly link the admissibility of evidence to compliance with procedural form and to the consequences of its violation [2]. This is of fundamental importance for criminal proceedings in the sphere of maritime and inland waterway transport, since the bulk of evidence is formed at the initial stages of the investigation and requires a particularly high level of procedural accuracy.

In the author's view, the effectiveness of proof in criminal proceedings concerning offences in maritime and inland waterway transport is determined not so much by the volume of collected information as by the quality of its procedural recording and forensic interpretation already at the initial stage of the investigation. The combination of strict procedural discipline with due regard to the specificities



of the aquatic environment should be regarded as a key condition for ensuring the admissibility and evidentiary capacity of the relevant materials.

Key words: *procedural and forensic features of proof; investigation methodology of criminal offences; criminal offences in maritime and inland waterway transport; admissibility of evidence; investigative (search) actions; use of special knowledge.*

Вступ. Судова практика, а також матеріали досудового розслідування у кримінальних провадженнях про кримінальні правопорушення на морському й річковому транспорті свідчать про наявність стійких труднощів у сфері доказування. Особливості таких проваджень зумовлені специфічними умовами фіксації подій, що поєднують рухомий характер суден, вплив водного середовища та складну портову інфраструктуру. За цих умов вимоги до процесуальної форми збирання й закріплення доказів істотно зростають, а помилки, допущені на початковому етапі розслідування, здатні мати довготривалі процесуальні наслідки.

Аналіз правозастосовної практики показує, що саме на початку досудового розслідування формується доказова конфігурація кримінального провадження. Невідповідність способів фіксації фактичних даних умовам водного середовища, а також недооцінка криміналістичної специфіки таких подій призводять до зниження переконливості зібраних матеріалів. У результаті створюються передумови для їх критичної оцінки та подальшого процесуального оскарження.

Постановка завдання. Метою статті є формування та наукове обґрунтування процесуально-криміналістичної моделі доказування у кримінальних провадженнях щодо правопорушень на морському та річковому транспорті шляхом поєднання вимог кримінального процесуального законодавства з криміналістичними підходами до виявлення, фіксації, перевірки й оцінки доказів у специфічних умовах водного середовища.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми доказування у кримінальному провадженні традиційно розглядають у двох площинах - кримінального процесу та криміналістики. Процес визначає форму, гарантії й критерії допустимості доказів, криміналістика - способи їх практичного виявлення, фіксації та збереження. Теоретичні засади доказування в українській науці сформовано у працях В.Т. Нора, О. М.Капліної, Ю.М. Грошевого, В.Я. Тація та інших відомих вчених, які й нині задають базову рамку оцінки доказів.

У сфері водного транспорту процесуальні особливості досудового розслідування досліджували Р.Ф. Хаїт та І.О. Данилова, зосереджуючись на питаннях юрисдикції, підслідності, порядку проведення процесуальних дій на морських і річкових суднах та гарантіях прав учасників провадження.

Криміналістичний вимір проблеми розкрито у працях В.Ю. Шепітька, О.В. Логінова, А.В. Іщенко, де аналізуються криміналістична характеристика транспортних правопорушень, типові слідчі ситуації, огляд місця події та використання спеціальних знань. Водночас ці дослідження, як правило, існують паралельно й не формують цілісної моделі доказування з урахуванням процесуальних ризиків допустимості доказів у складних умовах водного середовища. Саме ця фрагментарність і зумовлює потребу в інтегрованому процесуально-криміналістичному підході.

Виклад основного матеріалу. Процесуальні засади доказування у кримінальних провадженнях щодо злочинів, учинених на морському та річковому транспорті, формуються на основі загальних положень кримінального процесуального законодавства України, зокрема принципів законності, змагальності сторін, безпосередності дослідження доказів та свободи їх оцінки судом [2].

Особливості доказування насамперед проявляються у визначенні предмета та меж доказування. У кримінальних правопорушеннях на водному транспорті встановленню підлягають не лише подія кримінального правопорушення та винуватість конкретної особи, а й дотримання або порушення спеціальних правил безпеки судноплавства, технічний стан судна чи його окремих систем, дії екіпажу або портового персоналу, а також причинний зв'язок між виявленими порушеннями та шкідливими наслідками [4, с. 331-334]. Така



багатокомпонентність підвищує вимоги до повноти й точності процесуальної фіксації доказової інформації.

Процесуальні інструменти забезпечення доказів у цих провадженнях застосовуються, як правило, в умовах обмеженого часу та ускладненого доступу до місця події. Огляд місця події, обшук судна, тимчасовий доступ до речей і документів або арешт майна нерідко проводяться тоді, коли судно перебуває у русі, у відкритому морі чи під управлінням іноземного екіпажу.

Окремий рівень складності створює «іноземний елемент»: прапор судна, екіпаж, документи та цифрові записи можуть бути прив'язані до іншої юрисдикції. У таких ситуаціях доказування руйнується не через брак фактів, а через несинхронність процедур. Тому вже на початковому етапі варто фіксувати, які саме відомості потребуватимуть міжнародної правової допомоги, і не відкладати відповідні звернення, поки дані не будуть змінені або втрачені.

Цей крок важливий і для гарантій прав іноземців (переклад, доступ до захисника, консульські контакти), і для простежуваності доказів, які «перетинають кордон» [3; 10].

Саме тому критично важливим є суворе дотримання процесуальної форми: відхилення від вимог кримінального процесуального закону здатні призвести до визнання доказів недопустимими [2].

Окреме місце у системі процесуальних засад доказування посідає інститут тимчасового доступу до речей і документів. Суднові та машинні журнали, навігаційні записи, вантажні документи, портові реєстри, а також електронні дані навігаційних і спостережних систем часто є ключовими джерелами доказів у таких кримінальних провадженнях [6; 7]. Водночас у провадженнях на морському чи річковому судні особливо важливо витримати порядок проведення відповідних дій і належно задокументувати їх результати. Якщо окремі дії фактично здійснюються без належного судового контролю або без достатньої технічної фіксації (за відсутності об'єктивних перешкод), виникають серйозні ризики втрати доказового значення отриманих відомостей [13, с. 271-274].

Не менш вагомим чинником допустимості доказів у кримінальних провадженнях цієї категорії є забезпечення прав учасників кримінального провадження. Участь іноземних громадян, необхідність залучення перекладачів [3], проведення невідкладних слідчих дій за межами території України або в умовах обмеженого доступу захисника потребують підвищеної уваги з боку органів досудового розслідування.

Таким чином, процесуальні засади доказування під час досудового розслідування кримінальних правопорушень на морському та річковому транспорті поєднують загальні вимоги кримінального процесуального закону з підвищеними вимогами до точності, оперативності та формалізованості процесуальних дій.

Їх належна реалізація можлива лише за умови інтеграції процесуального підходу з криміналістичною методикою розслідування, що забезпечує не лише виявлення доказів, а й їх процесуальну стійкість та судову перспективність.

Криміналістична характеристика злочинів, учинених на морському та річковому транспорті, відіграє ключову роль у формуванні методики їх розслідування та безпосередньо впливає на процес доказування. Вона надає слідчому практичні орієнтири для побудови й перевірки версій, визначення напрямку розслідування та добору релевантних криміналістичних засобів залежно від слідчої ситуації [8, с. 11-12]. Саме на її основі приймаються ключові тактичні рішення і плануються тактичні операції, без яких у подіях на водному транспорті складно забезпечити повноту й стійкість доказової бази [8, с. 4-5].

У провадженнях за фактами злочинів на водному транспорті значення криміналістичної характеристики посилюється через складність слідової картини та обмеженість часу для фіксації доказів. До основних її елементів належать типові способи вчинення кримінальних правопорушень, обстановка події, характерна слідова картина, особливості особи правопорушника та типові механізми приховування слідів. Кожен із цих елементів має безпосереднє значення для визначення кола обставин, що підлягають доказуванню, і вибору процесуальних засобів їх встановлення.



Способи вчинення злочинів на морському та річному транспорті зазвичай пов'язані з порушенням спеціальних правил безпеки судноплавства, незаконним використанням суден або вантажу, маніпулюванням навігаційними чи технічними даними, а також зловживанням службовим становищем членами екіпажу чи портового персоналу. Поєднання дій технічного й організаційного характеру ускладнює встановлення причинного зв'язку між поведінкою конкретної особи та настанням суспільно небезпечних наслідків, що зумовлює потребу в узгодженні криміналістичних рекомендацій із процесуальними вимогами доказування.

У науковій літературі підкреслюється: несвочасний або формальний огляд у водному середовищі веде до безповоротної втрати доказової інформації [8]. Це зумовлено мінливістю обстановки на судні й в акваторії: слідова картина швидко деформується та охоплює матеріальні, документальні й цифрові сліди - від пошкоджень корпусу до навігаційних даних і відомостей з бортових пристроїв.

Водне середовище «прискорює» втрату доказів не метафорично, а буквально. Солоня, волога, корозія, робота механізмів, коливання температури й постійні переміщення по судну змінюють слідову картину швидше, ніж у більшості наземних подій. Тому тактика тут має бути дуже прагматичною: спочатку - фіксація того, що може зникнути в перші години, і лише потім - деталізація. У протоколі важливо відобразити не лише обстановку, а й умови, в яких це зафіксовано: стан моря/погода, режим роботи судна, доступність окремих приміщень, наявність обмежень безпеки. Ці особливості часто пояснюють, чому доказ отримано саме так, а не інакше, і підсилюють його процесуальну стійкість у суді. Саме ця динаміка робить вимоги до своєчасної фіксації особливо жорсткими [7].

Особливості особи правопорушника у кримінальних провадженнях цієї категорії мають самостійне криміналістичне значення, насамперед з огляду на професійну підготовку членів екіпажу, їх обізнаність зі спеціальними правилами судноплавства та технічними регламентами, а також розподіл функцій і відповідальності на судні. Саме ці обставини, на думку Хаїт Р.Ф., визначають процесуальну роль відповідних осіб у кримінальному провадженні та впливають на оцінку їх поведінки під час події, що обґрунтовано відзначається у наукових працях, присвячених особливостям досудового розслідування на морському транспорті [5, с. 412-414].

Встановлення професійного статусу, службових обов'язків і фактичної ролі особи в організації судноплавства має істотне значення для доказування суб'єктивної сторони злочину, зокрема форми вини та мотивів поведінки. У злочинах на водному транспорті поєднання технічних і організаційних чинників часто ускладнює індивідуалізацію кримінальної відповідальності, що зумовлює необхідність ретельного аналізу усвідомлення особою характеру своїх дій та можливих наслідків. Саме ці обставини є ключовими для встановлення причинного зв'язку між поведінкою конкретного суб'єкта та настанням суспільно небезпечних наслідків.

Таким чином, криміналістична характеристика злочинів на морському та річному транспорті є методологічною основою формування доказової бази у кримінальному провадженні. Вона дозволяє впорядкувати доказову діяльність слідчого, окреслити пріоритетні напрями збирання доказів і водночас мінімізувати процесуальні ризики, пов'язані з їх можливою недопустимістю. Водночас ефективність такого підходу можлива лише за умови тісної інтеграції криміналістичних рекомендацій із вимогами кримінального процесуального закону, що забезпечує належну процесуальну форму та доказову стійкість отриманих результатів.

На етапі збирання доказів вирішальне значення мають своєчасність і комплексність слідчих (розшукових) дій. Як наголошує В. Ю. Шепітько, затримка з проведенням огляду у транспортних злочинах нерідко призводить до безповоротної втрати ключових слідів, що істотно звужує доказові можливості слідства [8].

Особливої уваги потребують документальні та електронні відомості, які відображають перебіг подій на судні або в акваторії. У кримінальних провадженнях це не лише журнали та портові документи, а й дані AIS/VDR, записи судових систем зв'язку, відеоспостереження,



серверні логи портових сервісів. Саме ці джерела часто дають найточнішу хронологію, але водночас найчастіше не відповідають принципу допустимості - через невизначеність походження даних або втрату контролю над носіями.

Практично це означає просту річ: під час першого доступу до судна слідчий має вирішити, хто забезпечить коректне вилучення/копіювання. Якщо йдеться про навігаційні комплекси (AIS, VDR, ECDIS) - потрібен фахівець з навігації або суднової електроніки; якщо про сервери, мережеві сховища, облікові системи порту - IT-спеціаліст/цифровий криміналіст. Ці ролі не взаємозамінні. Їх плутають - і вже на старті з'являються прогалини, які потім дуже складно виправдати процесуально.

З огляду на це документальні та електронні джерела мають зберігати доказове значення лише за умови їх належного процесуального оформлення, фіксації та передачі органам досудового розслідування, особливо у випадках здійснення провадження за межами території України [13, с. 271-274].

Фіксація доказів у кримінальних провадженнях про злочини на водному транспорті потребує поєднання традиційних і спеціальних криміналістичних засобів. Окрім протокування слідчих дій, важливу роль відіграють фото- та відеофіксація, використання навігаційних координат, схем і планів судна, а також залучення спеціалістів для коректного відображення технічних параметрів об'єкта дослідження. Формальний підхід до фіксації технічних характеристик судна або умов його експлуатації унеможливує подальше встановлення причинного зв'язку між порушенням правил і настанням шкідливих наслідків.

Окремого акценту потребує робота з електронними доказами. Неналежне документування процесу копіювання цифрових даних, відсутність відомостей про джерело їх походження або порушення безперервності збереження цифрових носіїв створюють реальні ризики визнання таких доказів недопустимими [6]. У зв'язку з цим криміналістична методика має бути узгоджена з процесуальними вимогами щодо допустимості доказів.

Щоб AIS/VDR не перетворилися на аргумент без процесуальної ваги, варто дотримуватися мінімальної процедурної рамки. По-перше, в протоколі слід фіксувати точну ідентифікацію джерела: назву системи, модель/серійний номер (за наявності), місце розташування на судні, доступні режими запису та часові налаштування. По-друге, описується спосіб отримання даних: пряме вилучення носія, створення копії або експорт файлів через штатний інтерфейс - із зазначенням, хто саме виконує дію і на яких підставах. По-третє, забезпечується простежуваність збереження: упаковка носія, маркування, умови транспортування, безперервність зберігання і доступу (chain of custody). По-четверте, якщо копіювання виконується на місці, доцільно коротко зафіксувати контроль цілісності: наприклад, хеш-значення або інший технічний ідентифікатор файлів/образу, що відповідає рекомендаціям щодо електронних доказів [6]. Нарешті, слід пам'ятати: сам факт існування AIS/VDR не замінює процесуальної форми.

Подальша перевірка доказів у кримінальних провадженнях цієї категорії полягає у зіставленні відомостей, отриманих із різних джерел, та встановленні їх внутрішньої узгодженості й відповідності фактичним обставинам події. Особливого значення при цьому набуває аналіз технічної інформації шляхом призначення судових експертиз, проведення слідчих експериментів і залучення спеціалістів для оцінки складних технічних та організаційних аспектів судноплавства. Без використання спеціальних знань перевірка доказів у провадженнях щодо подій на водному транспорті часто має поверховий характер і не дозволяє зробити повні та обґрунтовані процесуальні висновки.

Важливим елементом перевірки доказів є їх оцінка з позицій допустимості та достовірності. Узагальнена практика Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду свідчить, що при вирішенні питання про допустимість доказів суди виходять насамперед із дотримання процесуального порядку проведення слідчих (розшукових) дій, а не з формальної переконливості отриманої інформації [12]. Особливу увагу ККС ВС приділяє правильності застосування та процесуальної фіксації спеціальних технічних засобів, підкреслюючи, що порушення встановленої процедури їх використання або документування розцінюється як істотний недолік доказування.



Практика Європейського суду з прав людини переконливо свідчить, що процесуальні порушення на досудовій стадії не є дрібними формальностями й здатні впливати на справедливість усього кримінального провадження. Показовою в цьому контексті є справа *Medvedyev and Others v. France* [10], у якій Суд звернув увагу на відсутність належного судового контролю вже на початковому етапі кримінального переслідування: особи фактично були позбавлені свободи без чіткої та передбачуваної правової основи під час затримання на борту морського судна. ЄСПЛ визнав такі дії несумісними зі статтею 5 Конвенції та наголосив, що порушення, допущені на старті провадження, не можуть бути усунуті згодом і неминуче впливають на оцінку допустимості доказів.

У цьому контексті збирання, фіксація та перевірка доказів у кримінальних провадженнях щодо злочинів на морському та річному транспорті слід розглядати як єдиний процесуально-криміналістичний комплекс, ефективність якого залежить від узгодженого застосування криміналістичних рекомендацій і процесуальних норм. Лише за такої умови можливо не лише отримати доказову інформацію, а й забезпечити її стійкість і придатність для використання у судовому провадженні.

Судові експертизи та спеціальні знання відіграють ключову роль у доказуванні злочинів, учинених на морському та річному транспорті, адже значна частина обставин таких кримінальних правопорушень має технічний або навігаційний характер. Без залучення відповідних фахівців встановлення причин події, механізму її розвитку та ролі конкретних осіб у настанні шкідливих наслідків фактично унеможлиблюється, що неодноразово підкреслюється у криміналістичних дослідженнях.

У провадженнях цієї категорії найчастіше призначаються судово-технічні, навігаційні, інженерно-транспортні, судово-медичні та комплексні експертизи, необхідні для дослідження технічного стану судна, відповідності дій екіпажу правилам судноплавства та причин тілесних ушкоджень потерпілих. Від правильного визначення виду експертизи та коректного формулювання питань експерту значною мірою залежить доказова цінність отриманого висновку.

Процесуальне значення судових експертиз полягає не лише у встановленні фактичних обставин, а й у забезпеченні обґрунтованості процесуальних рішень. Водночас порушення порядку призначення експертизи, неналежне визначення об'єкта дослідження або вихід експерта за межі своєї компетенції можуть призвести до визнання експертного висновку недопустимим доказом [2; 12], що зумовлює необхідність суворого дотримання процесуальних вимог і врахування криміналістичних рекомендацій при використанні спеціальних знань.

Особливого значення у доказуванні злочинів на морському та річному транспорті набуває використання новітніх видів судових експертиз, пов'язаних із дослідженням подій на воді. У науковій літературі відзначається формування окремого напрямку судово-експертної діяльності, орієнтованого на аналіз надзвичайних подій на водному транспорті, що охоплює дослідження навігаційних даних, гідрометеорологічних умов та технічного стану суден [9, с. 33-36]. Запровадження таких експертних спеціалізацій підвищує якість доказування, однак водночас потребує належного нормативного й процесуального забезпечення.

Важливою складовою використання спеціальних знань є участь спеціаліста під час проведення слідчих (розшукових) дій. Залучення фахівців у галузі судноплавства, суднобудування чи навігації вже на етапі огляду місця події дозволяє коректно зафіксувати технічні параметри об'єкта, запобігти втраті доказової інформації та забезпечити її подальшу експертну оцінку. Як наголошує В.Ю. Шепітько, участь спеціаліста на ранніх етапах розслідування істотно підвищує доказову спроможність зібраних матеріалів [7].

Окремої уваги потребує співвідношення матеріалів технічних розслідувань аварій на водному транспорті та кримінального провадження. У міжнародній практиці, зокрема в державах Європейського Союзу, такі розслідування мають переважно превентивний характер і спрямовані на підвищення безпеки судноплавства, а не на встановлення кримінальної відповідальності. У зв'язку з цим використання їх результатів у кримінальному провадженні не може бути автоматичним і вимагає самостійної процесуальної оцінки. Відповідно до



стандартів статті 6 Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод вирішальним є не саме походження доказової інформації, а дотримання принципів справедливості провадження, рівності сторін і можливості ефективного оскарження доказів стороною захисту [11].

Судові експертизи та спеціальні знання загалом становлять один із ключових елементів процесуально-криміналістичного механізму доказування у кримінальних провадженнях про злочини на морському та річному транспорті. Їх ефективне використання можливе лише за умови дотримання процесуальної форми, чіткого визначення меж компетенції експерта та інтеграції експертних висновків у загальну систему доказів.

Водне середовище, технічний стан суден і специфіка організації судноплавства постійно змінюють обстановку події, що зумовлює формування складної слідової картини, яка поєднує матеріальні, документальні та цифрові сліди. Як зазначає В.Ю. Шепітько, неналежна фіксація слідової картини на транспортних об'єктах унеможливорює подальше відтворення механізму події та породжує сумніви у достовірності зібраних доказів [7].

Суттєві ризики недопустимості доказів пов'язані з порушенням процесуального порядку вилучення та фіксації документальних і цифрових відомостей. Суднова документація, навігаційні записи, дані AIS і VDR часто вилучаються без належного процесуального оформлення або без участі спеціаліста, що призводить до втрати інформації про походження даних і цілісність цифрових носіїв. У науковій літературі обґрунтовано підкреслюється, що порушення безперервності збереження електронних доказів ставить під сумнів можливість їх використання у судовому провадженні.

Окрему групу процесуальних помилок становлять недоліки, пов'язані з використанням спеціальних знань і судових експертиз. До них належать некоректне формулювання питань експерту, вихід за межі його компетенції або призначення експертизи без належного визначення об'єкта дослідження. На нашу думку, такі порушення не лише знижують доказову цінність експертного висновку, а й створюють підстави для визнання його недопустимим доказом.

До типових помилок належить і спроба використання матеріалів технічних чи відомих розслідувань аварій без їх належної процесуальної трансформації. Оскільки такі матеріали збираються з превентивною метою і не відповідають вимогам кримінального процесуального закону щодо допустимості доказів, їх безпосереднє використання у кримінальному провадженні створює значні ризики визнання доказів недопустимими [9, с. 35-37].

Отже, типові процесуальні помилки у кримінальних провадженнях про злочини на морському та річному транспорті зумовлені насамперед розривом між криміналістичною методикою розслідування та процесуальними вимогами доказування. Усунення цих ризиків можливе лише шляхом формування інтегрованого процесуально-криміналістичного підходу, який забезпечує не тільки ефективне виявлення доказів, а й їх належну процесуальну легітимізацію та стійкість у судовому провадженні.

Висновки. Отримані результати дають підстави стверджувати: розслідування кримінальних правопорушень на морському та річковому транспорті не буде стабільним у суді без цілісної процесуально-криміналістичної моделі доказування. Саме тут особливо помітний розрив між вимогами кримінального процесуального законодавства та реальними умовами збирання доказів у водному середовищі.

Водне середовище додає доказуванню динаміки, яка не пробачає зволікань. Судно рухається, обстановка змінюється, сліди зникають або деформуються через воду, корозію, механічні навантаження та роботу обладнання. Тому ключовим стає точне, швидше та коректніше оформлення матеріалів. Якість первинної фіксації фактично визначає, чи матиме кримінальне провадження судову перспективу.

З урахуванням цього доцільно виходити з алгоритму первинних слідчих (розшукових) дій, адаптованого до умов водного транспорту. Його ядро - негайне забезпечення збереження обстановки та носіїв інформації: організація доступу до судна/акваторії, фото- й відеофіксація із прив'язкою до часу та координат, детальне відображення технічного стану ключових



вузлів, вилучення/копіювання судових і машинних журналів, даних AIS/VDR та записів портових систем із документуванням кожного кроку. Окрему проблематику формують цифрові та документальні докази. Вони часто є найінформативнішими, але водночас - найвразливішими з точки зору допустимості. Порушення безперервності збереження, відсутність опису джерела походження даних, незафіксовані умови копіювання - і допустимість доказу втрачається.

Не менш важливо правильно поводитися з матеріалами технічних (відомчих) розслідувань аварій. Їх не можна перенести в кримінальне провадження простим долученням. Належна процесуальна трансформація означає: офіційно отримати матеріали у встановленому порядку (через тимчасовий доступ/витребування), встановити їх автора(ів) і процедури формування, допитати відповідальних осіб щодо методики та джерел вихідних даних, перевірити ключові відомості шляхом повторної процесуальної фіксації (огляд, обшук, огляд документів), а також, за потреби, призначити експертизу, надавши експерту ці матеріали як допоміжні дані з чітким окресленням меж компетенції. Лише так технічні висновки можуть стати частиною доказової системи.

У цій категорії кримінальних проваджень не можна втрачати й міжнародний аспект. Іноземний прапор судна, іноземний екіпаж, подія поза територією України або докази в іншій юрисдикції здатні зруйнувати доказування не через відсутність фактів, а через несинхронність процедур. Тому на початку розслідування доцільно фіксувати згадану специфіку і запускати механізми міжнародної правової допомоги: забезпечення збереження документів і цифрових даних у порту/реєстрах, своєчасні запити компетентним органам іншої держави, належна організація перекладу та комунікації, а також - за необхідності - взаємодія з консульськими установами для гарантування прав іноземців і дотримання процедури отримання пояснень та документів. Практичний сенс тут простий: доказ має зберегти цілісність і простежуваність.

Підсумовуючи, пропонується розглядати вдосконалення методики розслідування злочинів на морському та річному транспорті через три взаємопов'язані напрями: 1) стандартизований алгоритм первинних дій із раннім залученням спеціаліста; 2) уніфіковані процедури роботи з цифровими/навігаційними даними та контролем їх збереження; 3) коректна процесуальна трансформація результатів технічних розслідувань. Водночас наведені пропозиції не є остаточними.

Список використаних джерел:

1. Конституція України : Закон України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 17.10.2025).
2. Кримінальний процесуальний кодекс України : Закон України від 13.04.2012 № 4651-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 9-10, 11-12, 13. Ст. 88. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17> (дата звернення: 17.10.2025).
3. Постанова Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду від 24.07.2024 у справі № 521/15479/21 (провадження № 51-6080км23). *Єдиний державний реєстр судових рішень* : сайт. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/120655032> (дата звернення: 17.10.2025).
4. Логінов О. В. Класифікація та характеристика порушень правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2024. № 9. С. 331-334. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2024-9/82> (дата звернення: 17.10.2025).
5. Хаїт Р. Ф. Кримінальні процесуальні особливості досудового розслідування на морському транспорті. *Молодий вчений*. 2019. № 11(2). С. 411-417. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/molv_2019_11\(2\)_28](http://nbuv.gov.ua/UJRN/molv_2019_11(2)_28) (дата звернення: 17.10.2025).
6. United Nations Office on Drugs and Crime. Handbook on Digital Evidence and Electronic Forensics in Criminal Justice. Vienna : UNODC. 2019. 84 p.



7. Шепітько В. Ю. Криміналістика : підручник : у 2 т. Т. 1 : Загальна теорія криміналістики. Криміналістична техніка. Криміналістична тактика. Харків : Право, 2020. 456 с.
8. Шепітько В. Ю. Криміналістика : підручник : у 2 т. Т. 2 : Криміналістична методика розслідування злочинів. Харків : Право, 2020. 408 с.
9. Кралюк М. О. та ін. Судова експертиза оцінки судноплавних засобів: теоретичний базис. *Експерт: парадигми юридичних наук і державного управління*. 2021. № 3. С. 76-83. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/exp_2021_3_5 (дата звернення: 17.10.2025).
10. Case of Medvedyev and Others v. France (Application no. 3394/03) : Judgment of 29 March 2010. HUDOC. URL: <https://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-97979> (дата звернення: 17.10.2025).
11. European Court of Human Rights. Guide on Article 6 of the European Convention on Human Rights (Right to a fair trial). Strasbourg : ECHR, 2023. 110 p.
12. Огляд судової практики Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду за 2022 рік / упоряд. Правове управління (ІІІ) департаменту аналітичної та правової роботи апарату Верховного Суду. Київ : Верховний Суд, 2023. 96 с.
13. Данилова І. О. Щодо кримінального провадження на морському чи річковому судні України, що перебуває за межами України. *Часопис Київського університету права*. 2018. № 3. С. 273-276.

Дата першого надходження рукопису до видання: 26.09.2025

Дата прийнятого до друку рукопису після рецензування: 30.10.2025

Дата публікації: 28.11.2025

