

УДК 347.79:614.81(477)

DOI <https://doi.org/10.32850/LB2414-4207.2025.39.16>

РОЗСЛІДУВАННЯ ТА КВАЛІФІКАЦІЯ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ, ЩО ВЧИНЯЮТЬСЯ НА МОРСЬКОМУ ТА РІЧНОМУ ТРАНСПОРТІ: МІЖНАРОДНИЙ ТА ВІТЧИЗНЯНИЙ ВИМІР

Бабенко Андрій Миколайович,
orcid.org/0000-0002-9498-2484
доктор юридичних наук, професор,
завідувач кафедри кримінально-
правових дисциплін Інституту права
та безпеки
(Одеський державний університет
внутрішніх справ, м. Одеса, Україна)

Меркулова Валентина Олександрівна,
orcid.org/0000-0002-9977-8861
доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри кримінально-
правових дисциплін Інституту права
та безпеки
(Одеський державний університет
внутрішніх справ, м. Одеса, Україна)

Федоров Ігор Васильович,
orcid.org/0000-0003-3845-2195
кандидат юридичних наук,
доцент кафедри кримінально-правових
дисциплін Інституту права та безпеки
(Одеський державний університет
внутрішніх справ, м. Одеса, Україна)

У статті представлено результати комплексного дослідження теоретико-прикладних засад формування та реалізації стратегій віктимологічного й загальносоціального запобігання, а також розслідування та кваліфікації кримінальних правопорушень у сфері експлуатації морського та річкового транспорту. Актуальність наукового пошуку обґрунтовано специфікою екстратериторіального правового режиму водних просторів, високою технологічною складністю транспортної інфраструктури та тенденцією до транснаціоналізації сучасної морської злочинності. Підкреслено, що попри наявні напрацювання питання кваліфікації і розслідування у «міжнародному та вітчизняному вимірі» залишається остаточно не вирішеним.

Змістовне ядро дослідження зосереджено на деліктах, передбачених ст. 276 та ст. 277 КК України, із розкриттям значення правильної кваліфікації для побудови доказування та встановлення об'єктивних обставин події. Показано бланкетний характер

відповідних норм і, як наслідок, потребу системної кореляції кримінального закону з масивом спеціального регулювання: правилами судноплавства, технічними регламентами, відомчими актами, а також імплементованими міжнародними стандартами. Окремо висвітлено міжнародно-правовий контекст (зокрема, положення конвенцій, що стосуються безпеки мореплавства та навігаційних інцидентів) як нормативне тло для тлумачення меж кримінальної караності. Обґрунтовано, що для злочинів із матеріальним складом ключовим стає встановлення причинно-наслідкового зв'язку між порушенням вимог безпеки та наслідками, визначеними законом.

Емпіричний сегмент дослідження містить розподіл детермінант аварійності у межах аналізованих кейсів (із домінуванням порушень правил безпеки руху), що підсилює висновок про пріоритетність «людського фактора» та необхідність інтенсифікації превенції на етапі судноводіння. У підсумку визначено фундаментальні передумови оптимізації практики: розробка методології верифікації ознак реальної (конкретної) небезпеки як обов'язкового елемента об'єктивної сторони та уніфікація дефінітивного апарату морських аварій у кримінальному законі й підзаконному регулюванні.

Ключові слова: запобігання, досудове розслідування, кваліфікація, доказування, морський транспорт, річковий транспорт, транспортна безпека, профілактика злочинності, латентність, безпека судноплавства, спеціальний суб'єкт, аварійна подія.

INVESTIGATION AND LEGAL QUALIFICATION OF CRIMINAL OFFENCES COMMITTED IN MARITIME AND INLAND WATERWAY TRANSPORT: INTERNATIONAL AND DOMESTIC DIMENSIONS

Babenko Andrii Mykolaiovych,

orcid.org/0000-0002-9498-2484

Doctor of Law, Professor,

Head of the Department of Criminal Law

Disciplines at the Institute of Law and

Security

(Odesa State University of Internal Affairs,

Odesa, Ukraine)

Merkulova Valentyna Oleksandrivna,

orcid.org/0000-0002-9977-8861

Doctor of Law, Professor,

Professor of the Department of Criminal

Law Disciplines at the Institute of Law

and Security

(Odesa State University of Internal Affairs,

Odesa, Ukraine)

Fedorov Ihor Vasylovych,

orcid.org/0000-0003-3845-2195

Candidate of Juridical Sciences,

Associate Professor of the Department of

Criminal Law Disciplines of the Institute

of Law and Security

(Odesa State University of Internal Affairs,

Odesa, Ukraine)

The article presents the results of a comprehensive study of the theoretical and applied foundations for the development and implementation of victimological and general social prevention strategies, as well as for the investigation and legal qualification of criminal offences in the sphere of maritime and inland waterway transport operation. The relevance of the research is substantiated by the specific extraterritorial legal regime governing water areas, the high technological complexity of transport infrastructure, and the tendency towards the transnationalisation of contemporary maritime crime. It is emphasised that, despite existing scholarly developments, the issues of qualification and investigation in the “international and domestic dimensions” remain not fully resolved.

The substantive core of the study focuses on offences provided for by Articles 276 and 277 of the Criminal Code of Ukraine, highlighting the significance of proper legal qualification for structuring proof and establishing the objective circumstances of the incident. The blanket nature of the relevant provisions is demonstrated, and, consequently, the need for systematic correlation between criminal law and the corpus of special regulation is substantiated, including navigation rules, technical regulations, departmental acts, and implemented international standards. Particular attention is given to the international legal context (in particular, provisions of conventions relating to maritime safety and navigational incidents) as the normative background for interpreting the limits of criminal liability. It is argued that, for offences with a material corpus delicti, the establishment of a causal link between violations of safety requirements and the consequences defined by law becomes pivotal.

The empirical segment of the research provides a distribution of accident determinants within the analysed cases (with violations of traffic safety rules predominating), which reinforces the conclusion regarding the priority of the “human factor” and the need to intensify prevention at the stage of vessel operation. In conclusion, the article identifies fundamental prerequisites for optimising practice: the development of a methodology for verifying indicators of real (specific) danger as a mandatory element of the objective side, and the unification of the definitional apparatus for maritime accidents within criminal law and subordinate regulatory instruments.

Key words: prevention, pre-trial investigation, legal qualification, proof (evidentiary process), maritime transport, inland waterway transport, transport safety, crime prevention, latency, navigation safety, special subject, accident event.

Постановка проблеми. Безпека мореплавства на сьогодні розглядається одним із структурних елементів Національної безпеки. Своєчасне і об’єктивне розслідування, доказування та притягнення винних до кримінальної відповідальності дуже тісно пов’язане із правильною кваліфікацією дій винних осіб, встановлення об’єктивних обставин дій винних і винесення справедливого та обґрунтованого вироку. У зв’язку із цим, уявляється, що проблема розслідування та кваліфікація кримінальних правопорушень що вчиняються на морському та річному транспорті у міжнародному та вітчизняному вимірі є вкрай актуальною та своєчасною.

Стан дослідження. Стан опрацювання проблематики. Питання протидії кримінальним правопорушенням на морському та річному транспорті висвітлювали у своїх дослідженнях А.М.Бабенко, О.О. Балобанов, І. О. Дрішлюк, М. І. Коржанський, В.О. Мисливий, В.Я. Тацій, Н.О. Федчун, Ю.С. Ромашева, М.В. Остроухов, М. Ю Дворецький та інші вчені. Проте незважаючи на численні наукові дослідження у цій сфері, питання кваліфікації та їх розслідування у міжнародному вимірі є остаточно не вирішеною проблемою.

Метою статті є здійснення комплексного аналізу теоретичних та прикладних проблем, пов’язаних із розробкою та впровадженням сучасних підходів до розслідування та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері функціонування морського та річкового транспорту.

Виклад основного матеріалу: У межах доктринального осмислення кримінально-правової охорони безпеки експлуатації транспорту, фундаментального значення набуває верифікація структурних компонентів складів кримінальних правопорушень, об'єктом посягання яких є суспільні відносини у сфері безпеки водних комунікацій. Профільний сегмент наукового пошуку зосереджений на деліктах, передбачених ст. 276 та ст. 277 КК України, що становлять ядро кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки руху та пошкодження об'єктів транспортної інфраструктури.

Специфіка правової конструкції зазначених норм полягає у їхній експліцитно вираженій бланкетності, що зумовлює необхідність системної кореляції кримінального закону з нормативним масивом спеціального законодавства. Зокрема, встановлення ознак об'єктивної сторони вимагає ретельного аналізу регуляторних джерел – галузевих правил судноплавства, технічних регламентів, а також імplementованих у національну правову систему міжнародних стандартів (зокрема конвенцій ІМО), що детермінують зміст протиправної поведінки та межі кримінальної караності.

Сучасна техніко-юридична конструкція ст. 276 КК України відображає концепцію законодавчої уніфікації, згідно з якою диспозиція статті не містить автономної (спеціалізованої) норми, яка б виокремлювала морський транспорт у самостійний об'єкт правової охорони. Натомість законодавець об'єднав посягання на безпеку функціонування водного, залізничного та повітряного видів транспорту в межах єдиного складного складу злочину. Такий підхід зумовлений прагненням до універсалізації кримінально-правового інструментарію, проте він вимагає від правозастосовувача глибокої диференціації об'єктів при кваліфікації діянь у кожній конкретній галузі [1].

Доцільно акцентувати, що положення фундаментальних міжнародно-правових актів – зокрема Конвенції про відкрите море 1958 року та Конвенції ООН з морського права 1982 року (UNCLOS), які встановлюють імператив щодо запровадження санкцій за порушення безпеки мореплавства, пройшли процес рецепції у національне кримінальне законодавство без радикальної ревізії санкційної структури КК України. Така правова конвергенція стала можливою внаслідок того, що зміст міжнародних зобов'язань держави вже був імпліцитно детермінований у структурі родового об'єкта транспортних злочинів. Відтак, диспозиція ст. 276 КК України виконує функцію універсального нормативного фільтра, забезпечуючи криміналізацію широкого континууму суспільно небезпечних наслідків, детермінованих дефектами технологічної дисципліни на водному транспорті.

У межах досліджуваної проблематики, безпосереднім об'єктом зазначеного складу кримінального правопорушення є стан захищеності суспільних відносин, що забезпечують безпеку руху в межах міжнародних морських комунікацій, а також легітимний порядок технічної експлуатації та підтримання функціональної спроможності суден, засобів навігаційної сигналізації та зв'язку.

У межах системно-структурного аналізу транспортної інфраструктури, під засобами сигналізації та зв'язку слід розуміти сукупність високотехнологічних апаратно-програмних комплексів, що забезпечують безперервну ретрансляцію навігаційної інформації, просторову орієнтацію суб'єктів руху та превенцію виникнення надзвичайних ситуацій техногенного характеру. До об'єктивного переліку зазначених засобів належать радіолокаційні системи спостереження, світлооптична апаратура суден, стаціонарні об'єкти навігаційної гідрографії (маяки), а також радіоелектронні засоби пеленгації та зв'язку, що інтегровані в єдиний технологічний цикл забезпечення безпеки мореплавства.

Під час розслідування та доказування досліджуваних правопорушень має значення герменевтичне тлумачення ознак об'єктивної сторони деліктів цієї категорії дозволяє здійснити їхню класифікацію за типом законодавчої конструкції диспозицій:

1. Злочини з матеріальним складом (зокрема, передбачені ст. 276 та ст. 277 КК України): обов'язковим компонентом їхнього завершеного складу є верифікація причинно-наслідкового зв'язку між суспільно небезпечним діянням та настанням законодавчо детермінованих наслідків (середньої тяжкості чи тяжких тілесних ушкоджень, загибелі людей або заподіяння майнової шкоди у великих розмірах).

2. Злочини з формальним складом (наприклад, ст. 278, ст. 285 КК України): момент закінчення кримінального правопорушення нормативно пов'язаний із самим фактом вчинення протиправної дії (наприклад, угону судна або створення загрозливих умов), тоді як фактичні негативні наслідки розглядаються як факультативні ознаки, що виконують функцію кваліфікуючих обставин при диференціації кримінальної відповідальності.

Сукупність екстернальних ознак суспільно небезпечної поведінки суб'єкта формує змістовне наповнення об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення. У цьому контексті видається цілком обґрунтованою та методологічно вивіреною позиція П. С. Матишевського, згідно з якою об'єктивна сторона складу злочину трактується як ієрархічна система ознак, що детермінують зовнішній прояв протиправного посягання у реальній дійсності [2].

Ігнорування імперативних приписів нормативно-правових актів, що регулюють безпеку судноводіння, технічну експлуатацію або регламентні процедури капітального та поточного ремонту, детермінує деформацію змістовної структури професійної діяльності суб'єктів морського транспорту. Внаслідок зазначеного, професійна активність нівелює свій соціально корисний потенціал та набуває ознак кримінально релевантної суспільної небезпеки. Під синергетичним впливом екстернальних детермінант (навігаційно-гідрографічних особливостей району мореплавства, гідрометеорологічного фону, специфіки архітектурно-конструктивного типу судна) відбувається дестабілізація системи управління транспортним засобом або виникнення техногенного колапсу функціональних вузлів та механізмів, що забезпечують морехідний стан судна.

Об'єктивна сторона досліджуваного посягання охоплює деструктивну імпакцію на майнову сферу суб'єктів господарювання, що маніфестується у формі конструктивної загибелі судна, його суттєвої дислокації чи механічного пошкодження, а також у виникненні вторинних економічних збитків через вимушену перерву в експлуатації. Проте, згідно з доктринальним принципом антропоцентризму, пріоритетним об'єктом кримінально-правової охорони у структурі зазначених складів залишаються життя та здоров'я особи, які піддаються екзистенційній загрозі внаслідок порушення стану транспортної безпеки.

Нормативно-правовий фундамент системи запобігання навігаційним аваріям у світовому океані закладено положеннями Конвенції про міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі (МППЗС-72), прийнятої у 1972 році, яка встановлює уніфіковані стандарти маневрування та сигналізації для забезпечення безпеки мореплавства [3].

Об'єктивна сторона недоброякісного ремонту транспортних засобів, шляхів сполучення, засобів зв'язку та сигналізації маніфестується через грубу дивергенцію з технологічним регламентом виконання робіт. Сутнісний зміст даного посягання охоплює використання нерелевантного інструментарію та апаратної бази, імплементацію у конструкцію судна дефектних чи несертифікованих комплектуючих та матеріалів, а також ігнорування верифікаційної стадії постремонтних випробувань або їх проведення за редукованою програмою, що нівелює можливість виявлення прихованих технічних латентних дефектів.

Попри відсутність у диспозиції ст. 276 КК України експліцитної вербалізації порушень саме ремонтних регламентів, системно-структурна інтерпретація поняття

«недоброякісність» передбачає встановлення факту недотримання імперативних вимог, що регулюють відповідні виробничі цикли. Зазначені нормативи мають дуалістичну природу: вони поєднують загальнотехнічні стандарти інженерної безпеки та спеціальні регламенти морського реєстру, що детерміновані унікальними архітектурно-конструктивними параметрами та екстремальними умовами експлуатації суден у гідросередовищі.

Бланкетний характер досліджуваної норми зумовлює необхідність системного звернення до нормативно-правових актів позакримінального законодавства. Зокрема, для встановлення причинно-наслідкового зв'язку між недоброякісним ремонтом та настанням суспільно небезпечних наслідків, методологічно важливим є звернення до положень спеціалізованих актів, таких як "Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами". Це дозволяє правозастосовувачу чітко верифікувати відхилення від встановлених стандартів технічної безпеки на морському транспорті [4].

У структурі об'єктивної сторони досліджуваного складу кримінального правопорушення домінуючою формою суспільно небезпечного діяння виступає порушення нормативно встановлених правил безпеки руху. Дана наукова гіпотеза знаходить своє релевантне підтвердження під час проведення емпіричної верифікації причинно-наслідкових комплексів аварійних морських подій у межах територіальної юрисдикції України.

За результатами проведеного статистико-кримінологічного аналізу, структурний розподіл детермінант, що ініціюють механізм вчинення деліктів, передбачених ст. 276 КК України, характеризується наступними показниками криміногенної інтенсивності: Девіації від імперативних приписів щодо безпеки руху (ігнорування або неналежне дотримання правил судноводіння) – 58 % від загальної сукупності досліджуваних кейсів; Порушення регламентів технічної експлуатації об'єктів водного транспорту (недотримання функціональних параметрів використання техніки) – 28 %; Виконання недоброякісних ремонтних робіт щодо транспортних засобів, вузлів та систем навігаційно-інформаційного забезпечення – 14 %. Така статистична закономірність вказує на пріоритетність «людського фактора» у сфері безпосереднього керування морськими суднами та підкреслює необхідність посилення віктимологічної профілактики саме на етапі судноводіння [5].

Конструкція створення небезпеки як законодавчо визначеного кримінально-правового наслідку передбачає виникнення не гіпотетичної (абстрактної), а верифікованої реальної загрози об'єктам кримінально-правової охорони. Онтологічний статус реальності такої загрози детермінується сукупністю об'єктивних параметрів конкретної навігаційної ситуації: критичною дислокацією (зближенням) суден у процесі маневрування або ексцесивним перевищенням швидкісного режиму, що за наявних гідрометеорологічних умов формує безпосередню передумову реалізації механізму аварійної події.

Деліктний потенціал такої небезпеки обмежений вичерпним переліком соціальних благ, імплементованих у диспозиції ч. 2 та ч. 3 ст. 276 КК України. Відтак, для кваліфікації діяння за вказаною нормою встановлене порушення має бути релевантним ступеню тяжкості імовірних наслідків, до яких законодавець відносить: летальну імпакцію (загибель потерпілих), заподіяння тілесних ушкоджень середньої тяжкості чи тяжких тілесних ушкоджень, спричинення майнової шкоди у великих розмірах, а також системну дезорганізацію транспортного сполучення, що маніфестується у формі тривалого припинення функціонування транспортних вузлів.

У ході доктринальної екзегези змісту детермінованих законом тяжких наслідків, зокрема у формі аварії морського судна, констатується суттєва термінологічна

дивергенція щодо дефініції зазначеного поняття на рівні міжнародних конвенцій, національного кримінального законодавства та масиву підзаконних нормативно-правових актів. Дефіцит уніфікованого дефінітивного підходу до категоріального апарату «аварії» генерує колізії у правозастосовній практиці та створює перешкоди для об'єктивної правової кваліфікації діянь за відповідними статтями КК України.

Під час розслідування та доказування досліджуваних кримінальних правопорушень потрібно враховувати галузевий інструментарій нормативного регулювання, який оперує конструкцією «аварійні морські події», що підлягають ієрархічній диференціації за критеріями тяжкості наслідків та інтенсивності деструктивного впливу на стан безпеки мореплавства, а саме:

1. Дуже серйозні аварії: характеризуються конструктивною загибеллю судна, летальними наслідками для членів екіпажу чи пасажирів або катастрофічною екзогенною імпакцією (забрудненням) навколишнього природного середовища;
2. Серйозні аварії: детерміновані суттєвою дислокацією або пошкодженням судна, що нівелює його морехідний стан, а також виникненням прямої загрози життю особи;
3. Морські інциденти (включаючи категорію серйозних інцидентів): події, що порушують штатний режим експлуатації, проте не призводять до незворотних наслідків;
4. Інциденти: найменш інтенсивні форми порушення технологічного циклу, що не спричинили фактичної шкоди об'єктам кримінально-правової охорони.

Дана багаторівнева класифікація, закріплена у відомчих регламентах, створює необхідність гармонізації кримінально-правових понять із техніко-юридичними стандартами, що використовуються при розслідуванні морських пригод [6].

Нехтування імперативними приписами, що регламентують безпеку судноплавства або порядок експлуатації морських суден, на стадії ініціації детермінує виникнення абстрактної (потенційної) можливості заподіяння шкоди об'єктам кримінально-правової охорони. Проте у синергічній взаємодії з несприятливими чинниками екстернального середовища (атиповими гідрометеорологічними умовами, дефіцитом навігаційно-гідрографічного забезпечення акваторії) та специфічними техніко-технологічними параметрами плавзасобу (експлуатаційною резистентністю вузлів, низькою енергоозброєністю або критичними показниками інерційності), вчинене порушення зазнає якісної трансформації у реальну (конкретну) небезпеку настання суспільно небезпечних наслідків.

Зазначена трансформація констатує наявність об'єктивно зумовленого причинно-наслідкового зв'язку між протиправною дією чи бездіяльністю суб'єкта та виникненням критичного стану, за якого реалізація деліктного потенціалу стає неминучою за відсутності оперативного контрактивного втручання або впливу випадкових протекторних обставин. Відтак, юридична кваліфікація відповідного посягання потребує не лише констатації факту дивергенції з нормами спеціального законодавства, а й комплексного ретроспективного аналізу контекстуальних детермінант, що надали загрози ознак реальності, об'єктивності та безпосередності.

У площині міжнародно-правового регулювання пріоритетне значення традиційно надається такому виду морських інцидентів, як зіткнення суден, з огляду на його високу суспільну небезпеку та транскордонний характер наслідків. Проте акцентування міжнародних норм на відповідальності за зіткнення не обмежує застосування аналогічних правових інструментів до інших категорій аварійних подій.

Зокрема, ст. 2 Конвенції про відкрите море 1958 року та ст. 97 Конвенції ООН з морського права 1982 року встановлюють засадничий принцип, згідно з яким підставою для притягнення до кримінальної або дисциплінарної відповідальності за національним законодавством може слугувати не лише факт зіткнення, а й будь-який інший

навігаційний інцидент (navigation incident), що виник у процесі експлуатації судна. Така правова конструкція забезпечує універсальність юрисдикції держави прапора або держави громадянства суб'єкта правопорушення, дозволяючи кваліфікувати широкий спектр техногенних подій на морі як юридичні факти, що породжують деліктні зобов'язання [7].

Актуальним є доктринальний акцент на тому, що репрезентативна сукупність деліктів, об'єктом посягання яких є безпека судноплавства, характеризується наявністю спеціального суб'єкта кримінального правопорушення. Проте зазначена обставина не може розглядатися як імперативна підстава для екстраполяції ознак спеціального суб'єкта на всю категорію транспортних злочинів як універсального критерію.

По-перше, системно-структурний аналіз диспозиції ст. 276 КК України свідчить, що коло суб'єктів ієрархічно обмежене виключно тими категоріями персоналу морського транспорту, чия професійна компетенція передбачає безпосередню реалізацію навігаційних, експлуатаційних або техніко-ремонтних функцій. Таким чином, кримінально-правова релевантність правового статусу особи детермінується її функціональною залученістю до технологічного циклу забезпечення безпеки руху та наявністю встановленого нормативного зв'язку між професійними обов'язками та настанням суспільно небезпечних наслідків.

По-друге, телеологічний зміст зазначеної професійної діяльності полягає у дотриманні імперативних стандартів безпеки, що спрямовані на мінімізацію або повну елімінацію ризиків заподіяння шкоди об'єктам кримінально-правової охорони. Крізь призму теорії суспільних відносин як об'єкта злочину, працівник морського транспорту розглядається як інституційний елемент (ланка) соціального зв'язку, а його девіантна поведінка спричиняє деформацію цього зв'язку. Це призводить до юридичної трансформації правомірної експлуатації джерела підвищеної небезпеки у стан суспільно небезпечної загрози.

Зазначені наслідки мають характер нормативної неминучості та є іманентно пов'язаними з фактом самого діяння, проте їхня наявність не є вичерпною детермінантою для кваліфікації за ст. 277 КК України. Законодавча конструкція цього складу правопорушення передбачає наявність наслідків другого порядку (опосередкованих наслідків), які виступають обов'язковою умовою криміналізації та щодо яких психічне ставлення винного характеризується необережністю (при умисній формі вини щодо самого діяння).

До таких наслідків, регламентованих диспозицією ч. 1 ст. 277 КК України, належать:

- 1) спричинення аварії морського чи річкового судна;
- 2) генерування реальної загрози (конкретної небезпеки) виникнення такої аварії;
- 3) системна дезорганізація сталого функціонування об'єктів водного транспорту;
- 4) екзистенційна загроза життю осіб або ризик ініціювання інших тяжких наслідків.

Суб'єктивне ставлення винного до зазначених вторинних наслідків характеризується виключно необережною формою вини.

У межах порівняльного аналізу з диспозицією ст. 276 КК України, особливу увагу слід приділити дефініції «порушення нормальної роботи морського транспорту». Ця категорія має комплексний характер і охоплює повне припинення судноплавства на певній ділянці, суттєве відхилення від встановленого графіку руху, а також необхідність залучення значних матеріально-технічних ресурсів, часових витрат та спеціалізованих засобів для ліквідації наслідків інциденту [8].

Висновок. Підсумковий етап наукового пошуку дозволяє констатувати, що імперативом підвищення ефективності кримінально-правової та кримінально-процесуальної охорони безпеки мореплавства є гармонізація національного законодавства

з міжнародними стандартами та галузевими технічними регламентами через механізм конструктивної бланкетності.

Результати аналізу криміногенної детермінації вказують на те, що домінуючим чинником аварійності залишається порушення правил безпеки руху та експлуатації (58%), що обґрунтовує необхідність інтенсифікації впровадження систем інтелектуального моніторингу (зокрема, Автоматичної ідентифікаційної системи – AIS) та посилення нагляду за професійною діяльністю спеціальних суб'єктів. Ці обставини потребують врахування під час розслідування та доказування цієї категорії правопорушень.

Фундаментальними передумовами оптимізації правозастосовної практики та модернізації превентивних стратегій у транспортній сфері визначено:

1. Розробку методології верифікації ознак реальної (конкретної) небезпеки як обов'язкового елемента об'єктивної сторони.

2. Подолання термінологічної дивергенції через уніфікацію дефінітивного апарату морських аварій у системі кримінального закону та спеціальних підзаконних актів.

Список використаних джерел:

1. Кримінальний кодекс України : Закон України від 5 квіт. 2001 р. № 2341-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25–26. Ст. 131. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>.

2. Матишевський П. С. Кримінальне право України: загальна частина : підручник. Київ : Юрінком Інтер, 2000. 272 с. С. 78.

3. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року від 20 жовт. 1972 р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_137

4. Про затвердження Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 25 трав. 2006 р. № 516. *Офіційний вісник України*. 2006. № 32. С. 328.

5. Журнал обліку аварійних морських подій / Державна інспекція України з безпеки на морському та річковому транспорті. URL: <http://www.sismit.gov.ua/stan-avarijnosti.aspx>

6. Конвенція про відкрите море від 29 квіт. 1958 р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_180

7. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права від 10 груд. 1982 р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_057

8. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. 4-ге вид., переробл. та доповн. Київ : Юридична думка, 2007. 1184 с. С. 773.

Дата надходження статті до редакції: 08.11.2025

Дата затвердження статті до друку: 28.11.2025

Дата публікації статті: 31.12.2025