

УДК 343.98.001.36

DOI <https://doi.org/10.32782/1813-338X-2025.3.54>

Р. В. Комісарчук

кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри кримінально-правових дисциплін
Одеського державного університету внутрішніх справ
ORCID: orcid.org/0000-0002-2082-1207

А. М. Бабенко

доктор юридичних наук, професор,
завідувач кафедри кримінально-правових дисциплін
Одеського державного університету внутрішніх справ
ORCID: orcid.org/0000-0002-8174-476X

І. В. Федоров

кандидат юридичних наук,
доцент кафедри кримінально-правових дисциплін
Одеського державного університету внутрішніх справ
ORCID: orcid.org/0000-0002-8234-7977

ПРОЦЕСУАЛЬНІ ТА КРИМІНАЛІСТИЧНІ АСПЕКТИ ДОКАЗУВАННЯ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ НА ВОДНОМУ ТРАНСПОРТІ

У статті здійснено комплексне дослідження процесуальних та криміналістичних аспектів доказування у кримінальних провадженнях щодо правопорушень на водному транспорті. Автори обґрунтовують, що доказування в цій сфері є складним багаторівневим процесом, у якому універсальні процесуальні вимоги тісно переплітаються зі специфічними умовами формування, фіксації та перевірки фактичних даних. На основі аналізу праць провідних учених підкреслено, що доказування на водному транспорті є не лише формалізованою процедурою, а й специфічною пізнавальною діяльністю, ефективність якої критично залежить від умов отримання інформації в агресивному та динамічному водному середовищі. Виокремлено ключові деструктивні фактори, що ускладнюють розслідування: мінливість акваторій, ризик швидкої втрати слідової інформації та технічна складність судна як багатокомпонентної системи. Автори наголошують, що судно виступає не лише місцем вчинення правопорушення, а й складним джерелом цифрових та матеріальних слідів, розподілених між навігаційними приладами, машинними відділеннями та інформаційними мережами. У контексті багатосуб'єктності судноплавної діяльності (участь капітана, екіпажу, операторів, берегових служб) доведено необхідність залучення спеціальних знань для встановлення індивідуальної ролі кожного учасника та реконструкції механізму події. Особливу увагу приділено проблемі допустимості доказів, сформованих на основі цифрових даних навігаційних систем. Обґрунтовано, що допустимість таких доказів згідно зі ст. 86 КПК України залежить не лише від законності їх вилучення, а й від дотримання криміналістичних стандартів збереження цілісності та автентичності інформації. У статті акцентовано на важливості початкового етапу розслідування, де часовий фактор має вирішальне значення для збереження нестійких слідів. Доведено, що процесуальна форма в таких умовах виконує стабілізуючу функцію, трансформуючи динамічну інформацію у належні докази. У висновках автори наголошують на необхідності розроблення спеціалізованих методичних рекомендацій та алгоритмізації дій слідчого, що дозволить інтегрувати цифрові навігаційні дані та матеріальні сліди в цілісну, науково обґрунтовану доказову базу.

Ключові слова: доказування, кримінальне провадження, водний транспорт, криміналістика, слідчі (розшукові) дії, спеціальні знання, цифрові докази, транспортні правопорушення.

Постановка проблеми в загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими або практичними завданнями. В умовах розвитку транспортної інфраструктури та інтенсифікації морських і річкових перевезень зростає кількість правопорушень, учинених на водному транспорті, що об'єктивно ускладнює процес їх доказування у кримінальному провадженні. Додатковим системним чинником ускладнення доказової діяльності в Україні є збройна агресія та правовий режим воєнного стану, які суттєво впливають на функціонування водного транспорту, безпекову обстановку та можливості своєчасного збирання й фіксації доказів.

Вплив водного середовища, просторово-територіальна віддаленість місця події, технічна складність суден, використання автоматизованих навігаційних систем, а також підвищені безпекові ризики в умовах воєнного стану істотно змінюють умови формування, збирання та перевірки доказової інформації, знижуючи ефективність традиційних підходів до організації доказування. Попри універсальний характер процесуальних правил доказування, закріплених кримінальним процесуальним законодавством, вони не завжди враховують специфіку правопорушень на водному транспорті в умовах війни, для яких характерні нестійкість слідів, обмежений доступ до місця події, підвищена залежність від технічних і цифрових джерел доказів, а також необхідність поєднання кримінального провадження з вимогами безпеки та оборони.

Водночас у науковій літературі проблематика доказування правопорушень на водному транспорті в умовах воєнного стану залишається недостатньо систематизованою, а взаємодія процесуальних і криміналістичних складових доказової діяльності розглядається фрагментарно. Це зумовлює актуальність комплексного наукового осмислення процесуальних і криміналістичних аспектів доказування правопорушень на водному транспорті з урахуванням воєнних і технологічних викликів сучасності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми, на які спирається автор. Проблематика доказування у кримінальному провадженні ґрунтовно розроблена у вітчизняній процесуальній науці. У працях О. Капліної, В. Тertiшника, М. Шумило доказування розглядається, як нормативно врегульована пізнавальна діяльність із чіткими вимогами до належності, допустимості та оцінки доказів. Криміналістичні аспекти

формування та фіксації доказової інформації, зокрема на початковому етапі розслідування, розкрито у працях В. Коновалової, М. Салтевського, В. Шепітька. Окремі аспекти безпеки судноплавства, технічного стану суден і навігації досліджуються у працях з морського та транспортного права (зокрема С. Ківалова), а також у міждисциплінарних роботах з управління ризиками та safety science. Процесуальні й криміналістичні проблеми цифрових доказів аналізуються у працях М. Погорецького, В. Шибіко та в дослідженнях цифрової криміналістики інших авторів [7, с. 206-230; 12, с. 157-161].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, яким присвячується означена стаття. Водночас аналіз наукових джерел свідчить, що доказування правопорушень на водному транспорті переважно розглядається фрагментарно – крізь призму окремих процесуальних інститутів, загальних криміналістичних рекомендацій, або, технічних аспектів судноплавства. Недостатньо дослідженими залишаються питання інтеграції процесуальних і криміналістичних підходів у доказуванні з урахуванням рухомості судна, нестійкості слідів у водному середовищі, просторової віддаленості місця події та широкого використання технічних і цифрових джерел інформації (навігаційні дані, електронні судові журнали, AIS, VDR). Не отримала належного наукового опрацювання проблема трансформації технічних і цифрових даних судна у процесуально допустимі та перевірювані докази, а також вироблення відтворюваних криміналістично орієнтованих алгоритмів доказування для цієї категорії кримінальних проваджень, що зумовлює актуальність даного дослідження.

Формування цілей статті (постановка завдання). **Мета статті** – проаналізувати процесуальні та криміналістичні аспекти доказування правопорушень, учинених на водному транспорті. **Завдання статті** полягають у: визначенні особливостей процесуальної організації доказування у кримінальних провадженнях щодо правопорушень на морському та річковому транспорті; аналізі криміналістичних умов формування та фіксації доказової інформації в умовах водного середовища; окресленні напрямів удосконалення процесуального й криміналістичного забезпечення доказування у провадженнях цієї категорії.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Доказування у криміналь-

них провадженнях щодо правопорушень на водному транспорті слід розглядати, як складний багаторівневий процес, у якому загальні процесуальні вимоги кримінального провадження поєднуються зі специфічними криміналістичними умовами формування, фіксації та перевірки доказової інформації. Як слушно зазначають Р. Благута [2], В. Гончаренко [1], М. Погорецький [13, с. 63-79], В. Тертишник [3] та М. Шумило [17, с. 82-86] – доказування є не лише формалізованою процедурою збирання та оцінки доказів, а й пізнавальною діяльністю, ефективність якої значною мірою залежить від умов отримання фактичних даних і можливостей їх надійної перевірки.

У кримінальних провадженнях, пов'язаних із подіями на водному транспорті, ці умови істотно ускладнюються впливом водного середовища, яке характеризується динамічністю, нестабільністю та підвищеним ризиком втрати, або, спотворення слідової інформації.

Технічна складність сучасних суден, на що звертають увагу фахівці у сфері морського та транспортного права, зокрема С. Ківалов [9, с. 7-26], зумовлює багатокомпонентний характер механізму події та ускладнює встановлення причинно-наслідкових зв'язків без залучення спеціальних знань. Судно виступає не лише місцем вчинення правопорушення, а й складною технічною системою, у якій сліди події можуть бути розподілені між різними конструктивними елементами, технічними вузлами та інформаційними системами [6; 15].

Багатосуб'єктність судноплавної діяльності – участь капітана, членів екіпажу, судовласника, оператора, диспетчерських і берегових служб – істотно впливає на зміст доказування та ускладнює встановлення індивідуальної ролі кожного з учасників події. У цьому контексті криміналістика, на наш погляд, покликана забезпечити системне поєднання різномірної доказової інформації та створити умови для логічної реконструкції механізму правопорушення.

Додатковий рівень складності доказування зумовлений активним використанням автоматизованих і цифрових систем управління суднами, які формують значні масиви технічних і навігаційних даних. Цифрові джерела інформації істотно змінюють доказову реальність кримінального провадження, вимагаючи переосмислення традиційних підходів до фіксації, перевірки та оцінки доказів [5]. Водночас, ми підтримуємо позицію І. Каланчі про те, що ефективне використання цифрових слідів мож-

ливе лише за умови поєднання процесуальної коректності з криміналістично обґрунтованими методами їх інтерпретації [7, с. 206-230].

Таким чином, доказування у кримінальних провадженнях щодо правопорушень на водному транспорті набуває міждисциплінарного характеру та потребує інтеграції процесуальних норм і криміналістичних засобів пізнання. Ігнорування специфіки водного середовища, технічних характеристик суден і цифрової природи значної частини доказової інформації неминуче призводить до фрагментарності доказової бази та зниження ефективності встановлення об'єктивної істини у кримінальному провадженні.

У процесуальному вимірі доказування у кримінальних провадженнях щодо правопорушень на водному транспорті здійснюється в межах загальних положень кримінального процесуального закону, насамперед норм, що визначають поняття, джерела та властивості доказів, а також порядок їх збирання, перевірки й оцінки (статті 84, 85, 86, 94 КПК України) [10]. Як зазначають М. Міхеєнко [11] та В. Тертишник [3; 16], процесуальні приписи доказування мають універсальний характер і спрямовані на забезпечення законності, повноти та об'єктивності встановлення обставин кримінального правопорушення незалежно від його виду.

Водночас реалізація зазначених норм у провадженнях, пов'язаних із подіями на морському та річному транспорті, істотно ускладнюється об'єктивними умовами водного середовища, яке характеризується динамічністю, мінливістю та підвищеним ризиком втрати слідової інформації. Ці фактори безпосередньо впливають на можливість своєчасного виконання слідчих (розшукових) дій, передбачених статтями 223, 237-241 КПК України, насамперед огляду місця події, судна або його окремих елементів. Як слушно зауважує О. Капліна [8, с. 51-53], затримка з проведенням таких дій у складних умовах часто призводить до безповоротної втрати фактичних даних, що унеможливорює їх подальше процесуальне використання.

Зазначена специфіка зумовлює підвищені вимоги до оперативності прийняття процесуальних рішень слідчим і прокурором, зокрема щодо негайного реагування на повідомлення про подію, визначення підслідності, залучення спеціалістів (стаття 71 КПК України) та забезпечення належної фіксації ходу і результатів процесуальних дій (статті 104, 105 КПК України). У цьому контексті, як підкреслює В. Шумило [18, с. 95-104], процесуальна форма виконує

стабілізуючу функцію, трансформуючи мінливу слідову інформацію, отриману в умовах водного середовища, у докази, придатні для подальшої перевірки та оцінки судом.

Оцінка зібраних доказів у таких провадженнях здійснюється відповідно до принципу внутрішнього переконання, закріпленого у статті 94 КПК України, однак її реалізація потребує врахування специфіки походження доказової інформації та умов її фіксації. Адже, процесуальна оцінка доказів не може бути відокремлена від криміналістичного аналізу механізму події та обстановки її вчинення. Саме тому у кримінальних провадженнях щодо правопорушень на водному транспорті процесуальні вимоги доказування мають реалізовуватися у тісному поєднанні з криміналістичними рекомендаціями, спрямованими на збереження, перевірку й інтерпретацію доказової інформації, отриманої в умовах водного середовища.

Окремого аналізу у кримінальних провадженнях щодо правопорушень на водному транспорті потребує проблема допустимості доказів, сформованих на основі технічних і цифрових даних судна. Відповідно до статті 86 КПК України доказ визнається допустимим за умови його отримання в порядку встановленому КПК. Вимога допустимості набуває особливого значення у випадках використання складних технічних засобів фіксації інформації, оскільки будь-яке відхилення від процесуальної форми ставить під сумнів можливість подальшої оцінки таких даних судом.

У провадженнях цієї категорії до доказової бази часто включаються навігаційні дані, записи судових електронних журналів, інформація з автоматизованих систем ідентифікації (AIS), систем реєстрації рейсових параметрів (VDR), а також дані бортових інформаційних і контрольних систем. Їх допустимість залежить не лише від процесуального способу вилучення та фіксації, а й від дотримання умов збереження цілісності інформації, можливості перевірки її автентичності та відтворюваності. Тому, електронні докази потребують підвищених стандартів процесуального контролю, оскільки вони є вразливими до змін, копіювання та несанкціонованого втручання [4].

Криміналістичний вимір проблеми допустимості технічних і цифрових даних судна полягає у необхідності встановлення умов їх формування та функціонування відповідних систем. Тому-що оцінка доказів, отриманих із технічних систем, неможлива без аналізу їх технічних

характеристик, режимів роботи та потенційних джерел похибок. Саме тому у провадженнях щодо правопорушень на водному транспорті допустимість цифрових доказів має оцінюватися у тісному взаємозв'язку процесуальних і криміналістичних критеріїв.

З огляду на викладене, ключовим процесуальним і криміналістичним інструментом формування доказової бази у кримінальних провадженнях щодо правопорушень на водному транспорті виступає огляд судна, який за своєю правовою природою є різновидом огляду місця події (стаття 237 КПК України). Водночас, на відміну від традиційного огляду, судно, як об'єкт дослідження, характеризується технічною складністю, багатофункціональністю та просторовою розгалуженістю, що потребує спеціального підходу до організації та проведення цієї слідчої (розшукової) дії. Ефективність огляду місця події безпосередньо залежить від правильного визначення його меж і послідовності дослідження об'єкта. У випадку огляду судна такими межами можуть виступати як усе судно в цілому, так і його окремі конструктивні елементи, технічні приміщення, машинне відділення, навігаційний місток, житлові та вантажні відсіки, а також бортові інформаційні системи.

Процесуальна специфіка огляду судна полягає у необхідності забезпечення безперервності фіксації обстановки події в умовах можливого переміщення судна, зміни гідрометеорологічних умов і втручання третіх осіб. Це зумовлює доцільність залучення спеціалістів (стаття 71 КПК України), які володіють знаннями у сфері судоводіння, навігації, експлуатації судових систем і морської безпеки. Участь спеціаліста під час огляду складних технічних об'єктів є необхідною умовою повноти та достовірності фіксації доказової інформації.

Криміналістичне значення огляду судна полягає також у можливості виявлення та фіксації як матеріальних, так і цифрових слідів події. У цьому аспекті огляд судна виступає базовим етапом подальшого використання технічних і електронних даних у доказуванні, забезпечуючи їх процесуальну легітимізацію та інтеграцію в структуру доказової бази.

Особливе значення у кримінальних провадженнях щодо правопорушень на водному транспорті має початковий етап доказування, пов'язаний з оглядом місця події, судна або його окремих елементів, оскільки саме на цій стадії відповідно до вимог кримінального процесуального закону формується первинна дока-

зова база, що визначає подальший хід доказової діяльності. Відповідно до статей 223 та 237 КПК України огляд місця події є невідкладною слідчою (розшуковою) дією, спрямованою на виявлення, фіксацію та вилучення слідів кримінального правопорушення й встановлення обстановки та механізму події. Результати первинного огляду мають вирішальне значення для реконструкції механізму події, висунення та перевірки слідчих версій і формування узгодженої системи доказів. У кримінальних провадженнях щодо правопорушень на водному транспорті це положення набуває особливої актуальності з огляду на динамічний характер слідової обстановки та підвищений ризик втрати доказової інформації.

На відміну від стаціонарних об'єктів, судно є динамічною та функціонально складною технічною системою, що може перебувати у русі або бути переміщеною після події, а водне середовище активно впливає на збереження матеріальних слідів. Ці обставини зумовлюють необхідність спеціальної організації огляду та криміналістичної адаптації традиційних тактичних прийомів. Ефективність огляду судна можлива лише за умови поєднання процесуальної регламентації з криміналістично обґрунтованими тактичними рішеннями та залучення спеціалістів у сфері судноводіння, навігації й експлуатації судових систем. За таких умов поняття «місце події» набуває розширеного змісту, охоплюючи не лише фізичний простір судна, а й його технічні та навігаційні параметри, що потребує гнучкого визначення меж огляду та поетапного дослідження його елементів.

Додатковим чинником ускладнення доказування виступає водне середовище, яке активно впливає на стан матеріальних слідів, прискорюючи процеси їх деформації, змивання або повного знищення. У цьому зв'язку часовий фактор набуває вирішального значення, а ефективність огляду безпосередньо залежить від здатності слідчого оперативно зафіксувати нестійку слідову інформацію до її втрати. Така обстановка об'єктивно вимагає підвищеної процесуальної дисципліни та чіткого дотримання вимог кримінального процесуального закону щодо форми й способів фіксації доказів.

Відповідно до статей 104 та 105 КПК України, результати огляду підлягають обов'язковому повному та точному відображенню у протоколі із зазначенням усіх істотних обставин, умов проведення слідчої дії та застосованих технічних засобів фіксації. У складних умовах про-

ведення огляду саме належне процесуальне оформлення виступає гарантією допустимості отриманої інформації та запобігає сумнівам щодо її достовірності на подальших стадіях кримінального провадження.

Таким чином, рухомість судна, багаторівнева організація його технічних систем і деструктивний вплив водного середовища формують специфічні умови доказування, за яких процесуальні приписи щодо фіксації обстановки події можуть бути ефективно реалізовані лише за умови їх криміналістично адаптованого застосування та високого рівня професійної підготовки суб'єктів доказування.

Процесуальна специфіка огляду судна полягає у необхідності суворого дотримання вимог допустимості доказів, закріплених у статті 86 КПК України, що зумовлює підвищені вимоги до повноти та точності протоколювання, коректного використання технічних засобів фіксації та належного відображення фактичних даних у процесуальних документах. У провадженнях щодо правопорушень на водному транспорті процесуальна форма виконує не лише гарантійну, а й стабілізуючу функцію, трансформуючи нестійку слідову інформацію, отриману в умовах впливу зовнішнього середовища, у процесуально придатні докази.

Недотримання процесуальної форми на початковому етапі розслідування істотно знижує доказове значення отриманої інформації, особливо в ситуаціях, коли відтворення обстановки події є обмеженим або неможливим. Відповідно до статей 104 і 105 КПК України, протокол огляду має містити вичерпний опис ходу слідчої дії, умов її проведення та застосованих технічних засобів, що забезпечує перевірюваність і подальшу судову оцінку доказів. У цьому контексті належне процесуальне оформлення результатів огляду виступає необхідною умовою збереження доказового потенціалу отриманої інформації та її інтеграції в систему доказів кримінального провадження.

З огляду на технічну складність судна та багатокомпонентність механізму події, проведення огляду у таких провадженнях об'єктивно потребує залучення спеціалістів, що прямо передбачено статтею 71 КПК України. Участь спеціаліста під час огляду складних технічних об'єктів забезпечує не лише повноту фіксації слідової інформації, а й правильне розуміння функціонування судових систем, навігаційної обстановки та технічних причин події. У цьому ж контексті спеціальні знання є необхідною

умовою трансформації виявлених технічних і матеріальних слідів у процесуально придатні та криміналістично значущі докази.

Таким чином, огляд судна як різновид огляду місця події у провадженнях щодо правопорушень на водному транспорті слід розглядати як інтегровану процесуальну та криміналістичну дію, ефективність якої залежить від поєднання вимог КПК України з криміналістично обґрунтованими тактичними прийомами та належним використанням спеціальних знань.

Криміналістичний аспект доказування у провадженнях щодо правопорушень на водному транспорті проявляється насамперед у специфіці джерел доказової інформації. Поряд із традиційними доказами (показаннями учасників події, матеріальними слідами, висновками експертиз) істотне значення мають технічні та цифрові дані, що формуються в процесі експлуатації судна. До них належать навігаційні параметри руху, записи судових журналів, дані автоматизованих систем ідентифікації, інформація з бортових реєстраторів, електронні навігаційні карти та інші інформаційні системи.

Формування доказової інформації з таких джерел потребує поєднання процесуальної коректності та криміналістичної доцільності. З одного боку, слідчий зобов'язаний забезпечити дотримання вимог допустимості доказів, зокрема щодо належного процесуального оформлення їх вилучення та фіксації. З іншого боку, ефективність доказування значною мірою залежить від правильного розуміння технічної природи відповідних даних, умов їх формування, збереження та можливих спотворень.

Особливої уваги потребує проблема перевірки й оцінки доказів у кримінальних провадженнях цієї категорії. Складність механізму події на водному транспорті, як правило, виключає можливість прямого та однозначного встановлення причинно-наслідкових зв'язків без залучення спеціальних знань. У цьому контексті криміналістична експертиза набуває не допоміжного, а системоутворюючого значення, виступаючи ключовим інструментом реконструкції події та перевірки висунутих слідчих версій. Водночас, використання спеціальних знань має бути процесуально вбудованим у структуру доказування. Висновки експертів і спеціалістів повинні не лише пояснювати технічні аспекти події, а й бути логічно співвіднесеними з іншими доказами у кримінальному провадженні. Саме на цьому етапі проявляється взаємозалежність процесуальних і криміналіс-

тичних аспектів доказування, оскільки оцінка доказів здійснюється з урахуванням як їх юридичної допустимості, так і пізнавальної цінності.

Окремого аналізу потребує цифровізація доказування у провадженнях щодо правопорушень на водному транспорті. Використання автоматизованих систем управління суднами та електронних засобів навігації призводить до формування значних масивів цифрових даних, які можуть мати істотне доказове значення. Разом із тим відсутність усталених криміналістично структурованих алгоритмів роботи з такими даними ускладнює їх ефективне використання в доказуванні та створює ризики втрати або неправильної інтерпретації інформації. У цьому контексті актуалізується необхідність удосконалення процесуального й криміналістичного забезпечення доказування правопорушень на водному транспорті. Йдеться, зокрема, про розроблення спеціалізованих методичних рекомендацій щодо фіксації матеріальних і цифрових слідів у водному середовищі, алгоритмізацію дій слідчого на початковому етапі розслідування, а також інтеграцію технічних і правових знань у процес формування доказової бази [6; 14; 15].

Таким чином, доказування правопорушень на водному транспорті слід розглядати як цілісний процес, у якому процесуальні норми визначають правові межі доказової діяльності, а криміналістика забезпечує її пізнавальну ефективність. Відсутність належної інтеграції цих складових призводить до фрагментарності доказової бази та ускладнює встановлення істини у кримінальному провадженні, що підтверджує необхідність подальшого розвитку теоретичних і прикладних засад доказування у цій сфері.

Висновки з даного дослідження та перспективи подальшого розвитку в цьому напрямі. Дослідження процесуальних і криміналістичних аспектів доказування правопорушень, учинених на водному транспорті, дозволяє зробити висновок про підвищену складність доказової діяльності у цій категорії кримінальних проваджень, зумовлену поєднанням особливостей водного середовища, технічної специфіки суден та багатокомпонентного механізму події. Застосування загальних процесуальних норм доказування у таких провадженнях потребує їх криміналістично орієнтованої адаптації з урахуванням умов судноплавства та експлуатації водного транспорту.

Обґрунтовано, що доказування у провадженнях цієї категорії не може зводитися виключно

до формального дотримання процесуальних процедур, оскільки ефективність збирання, фіксації та перевірки доказів значною мірою залежить від криміналістичного забезпечення пізнавальної діяльності слідчого. Особливе значення при цьому має початковий етап розслідування, на якому внаслідок динамічності водного середовища існує підвищений ризик втрати, або, спотворення слідової інформації.

Встановлено, що специфічними для правопорушень на водному транспорті є джерела доказової інформації, пов'язані з технічними та цифровими системами судна. Їх використання в доказуванні вимагає поєднання процесуальної коректності з належним рівнем спеціальних знань, а також чіткого розуміння умов формування та функціонування відповідних даних. Відсутність систематизованих криміналістичних рекомендацій щодо роботи з такими джерелами істотно ускладнює формування повної й внутрішньо узгодженої доказової бази.

Зроблено висновок, що перевірка й оцінка доказів у провадженнях щодо правопорушень на водному транспорті мають здійснюватися з урахуванням комплексного характеру доказової інформації, що поєднує матеріальні, технічні та цифрові компоненти. У цьому контексті особливої ваги набуває криміналістична експертиза, яка виконує системоутворюючу функцію в реконструкції події та встановленні причинно-наслідкових зв'язків.

Доведено, що цифровізація судноплавства та управління транспортними процесами актуалізує необхідність розвитку процесуальних і криміналістичних підходів до використання електронних доказів у цій сфері. Навігаційні дані, судові електронні журнали, автоматизовані системи ідентифікації та реєстрації параметрів руху потребують належної інтеграції в структуру доказування з урахуванням вимог допустимості, достовірності та відтворюваності доказів.

Узагальнюючи викладене, можна констатувати, що підвищення ефективності доказування правопорушень на водному транспорті можливе за умови тісної інтеграції процесуальних і криміналістичних підходів, розроблення спеціалізованих методичних рекомендацій, алгоритмізації дій слідчого та належного використання спеціальних і цифрових знань. Такий підхід сприятиме формуванню цілісної, науково обґрунтованої та процесуально стійкої доказової бази у кримінальних провадженнях цієї категорії.

Список літератури:

1. Гончаренко В. Г. Доказування в кримінальному провадженні : науково-практичний посібник. Академія адвокатури України. К.: Прецедент, 2014. 42 с.
2. Докази та доказування у кримінальному провадженні: навч. посібник. / Р. І. Благута, Ю. В. Гуцуляк, О. М. Дуфенюк та ін. Львів: ЛьвДУВС, 2018. 272 с.
3. Доказове право: підручн. / В. М. Тertiшник, О. І. Тertiшник, А. Є. Фоменко, В. В. Ченцов; за заг. ред. В. М. Тertiшника. Київ: Алерта, 2022. 448 с.
4. Електронні докази у кримінальному провадженні: попоняття, збирання, використання у доказуванні : монографія / І. В. Гора, В. А. Колесник, В. В. Малюк, В. О. Ходанович, А. М. Черняк, Л. І. Щербина; за заг. ред. В. А. Колесника. Київ: 7БЦ, 2024. 484 с.
5. Інноваційні методи та цифрові технології в криміналістиці, судовій експертизі та юридичній практиці : матеріали міжнар. «круглого столу», 12 груд. 2019 р. Харків : Право, 2019. 164 с.
6. 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 : наказ Генерального прокурора України від 14 листопада 2012 р. № 112. URL: <http://www.gp.gov.ua> (дата звернення: 25.08.2025).
7. Каланча І. Г. Докази, що мають електронну форму в кримінальному процесі України: ідентифікація та цільність у світовій концепції chain of custody. *Věda a perspektivy*. 2025. № 8 (51). С. 206-230.
8. Капліна О. В. Проблеми допустимості доказів у кримінальному процесі. *Актуальні проблеми юридичної науки: збірник тез міжнародної наукової конференції «Десяті осінні юридичні читання»*, 18-19 лист. 2011 р. м. Хмельницький, 2011. С. 51–53.
9. Ківалов С. В. Трансформація Морської доктрини України: концептуальні засади. *Lex Portus*. 2018. № 5. С. 7-26.
10. Кримінальний процесуальний Кодекс України від 13 квітня 2012 року №4651-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 9-10, № 11-12, № 13, ст. 88. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text> (дата звернення: 25.08.2025).
11. Міхеєнко М.М., Нор В.Т., Шибіко В.П. Кримінальний процес України: підручник. 2-е вид., перероб і доп. К.: Либідь, 1999. 536 с.
12. Пашковський М.І. Ланцюг зберігання доказів: процесуальна форма. *Інноваційна*

- наука: пошук відповідей на виклики сучасності : матер. III Міжнар. наук. конф., 06 груд. 2024 р. м. Могилів-Подільський, 2024. С. 157-161. URL: <https://archives.mcnd.org.ua/index.php/conference-proceeding/article/view/385/382> (дата звернення: 25.08.2025).
13. Погорецький М. А. Нова концепція кримінального процесуального доказування. *Вісник кримінального судочинства*. 2015. №3. С. 63-79.
 14. Положення про порядок ведення Єдиного реєстру досудових розслідувань : наказ Генерального прокурора України від 17 серпня 2012 року № 69. URL: http://www.gp.gov.ua/ua/pd.html?_m=publications&_t=rec&id=110522 (дата звернення: 25.08.2025).
 15. Положення про порядок розслідування і обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України : наказом Міністерства транспорту України № 857 від 5 листопада 2003 р. URL: <http://www.rada.gov.ua/> (дата звернення: 25.08.2025).
 16. Теорія доказів: підручник для слухачів магістратури юридичних вузів / Антонов К. В., Сачко О. В., Тertiшник В. М., Уваров В. Г.; за заг. ред. В. М. Тertiшника. К.: Алерта, 2015. 294 с.
 17. Шумило М. Є. Досудові і судові докази у КПК України. *Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ*. 2013. № 1. С. 82–86.
 18. Шумило М. Є. Поняття доказів у кримінальному процесі: пролегомени до розуміння «невловного»... феномену доказового права. *Вісник кримінального судочинства*. 2015. № 3. С. 95–104.

Komisarchuk R. V., Babenko A. M., Fedorov I. V. Procedural and forensic aspects of proving criminal offenses on water transport

The article presents a comprehensive study of the procedural and forensic aspects of evidence in criminal proceedings regarding offenses on water transport. The authors argue that evidence in this area is a complex multi-level process in which universal procedural requirements are closely intertwined with specific conditions for the formation, recording and verification of factual data. Based on the analysis of the works of leading scientists, it is emphasized that evidence on water transport is not only a formalized procedure, but also a specific cognitive activity, the effectiveness of which critically depends on the conditions for obtaining information in an aggressive and dynamic water environment. The key destructive factors that complicate the investigation are identified: the variability of water areas, the risk of rapid loss of trace information and the technical complexity of the vessel as a multi-component system. The authors emphasize that the vessel is not only the place of commission of the offense, but also a complex source of digital and material traces distributed between navigation devices, engine rooms and information networks. In the context of multi-subjectivity of shipping activities (participation of the captain, crew, operators, shore services), the need to involve special knowledge is proven to establish the individual role of each participant and reconstruct the mechanism of the event. Particular attention is paid to the problem of admissibility of evidence formed on the basis of digital data of navigation systems. It is substantiated that the admissibility of such evidence according to Art. 86 of the Code of Criminal Procedure of Ukraine depends not only on the legality of its extraction, but also on compliance with forensic standards of preserving the integrity and authenticity of information. The article emphasizes the importance of the initial stage of the investigation, where the time factor is crucial for preserving unstable traces. It is proven that the procedural form in such conditions performs a stabilizing function, transforming dynamic information into proper evidence. In the conclusions, the authors emphasize the need to develop specialized methodological recommendations and algorithmization of the investigator's actions, which will allow integrating digital navigation data and material traces into a holistic, scientifically substantiated evidence base.

Key words: proof, criminal proceedings, water transport, forensic science, investigative actions, specialized knowledge, digital evidence, transport-related offences.

Дата першого надходження рукопису до видання: 24.07.2025
Дата прийнятого до друку рукопису після рецензування: 26.08.2025
Дата публікації: 30.09.2025