

DOI: <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2019-11-75-91>

УДК 343.132

Хайт Р.Ф.

Одеський національний морський університет

КРИМІНАЛЬНІ ПРОЦЕСУАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ ДОСУДОВОГО РОЗСЛІДУВАННЯ НА МОРЬСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

Анотація. Стаття присвячена дослідженню питань, пов'язаних із особливостями досудового розслідування на морському транспорті, закріплених у Кримінальному процесуальному кодексі України. Автор звертає увагу на процесуальні положення щодо початку досудового розслідування морському транспорті; правничі колізії щодо початку досудового розслідування на морському транспорті. Особлива увага приділяється недолікам у чинному Кримінально процесуальному кодексі України, які стосуються досудового розслідування на морському транспорті. У статті пропонуються та аргументуються можливі шляхи вдосконалення досудового розслідування на морському транспорті в рамках Кримінально процесуального кодексу України. Аналіз законодавства у статті дозволив побачити можливості, які будуть відкриті після внесення необхідних та рекомендованих змін, оскільки метою статті є розкриття особливості досудового розслідування морського транспорту, яке наразі не є оптимальним та потребує змін на законодавчому рівні, враховуючи дуже важливе значення досудових розслідувань як частини самої правоохоронної системи.

Ключові слова: досудове розслідування, особливості досудового розслідування, процесуальні недоліки, слідчі дії, кримінальні правопорушення.

Khait Roman

Odesa National Maritime University

CRIMINAL PROCEDURAL PECULIARITIES OF PRE-TRIAL INVESTIGATION ON MARITIME TRANSPORT

Summary. The article is devoted to the research of issues related to the peculiarities of pre-trial maritime transport investigation, enshrined in the Criminal Procedure Code of Ukraine. The author draws attention to the procedural provisions regarding the initiation of a pre-trial investigation into maritime transport; legal conflicts over the initiation of pre-trial maritime investigations. Particular attention is paid to the shortcomings in the current Criminal Procedure Code of Ukraine concerning pre-trial maritime investigations. The article proposes and argues possible ways to improve pre-trial investigation on maritime transport within the framework of the Criminal Procedure Code of Ukraine, such as problematic issues related to the lawfulness of the detaining procedure of a person on a seagoing or river vessel, which is located outside of the territory of Ukraine. Moreover, after careful analysis not only of the Criminal Procedure Code of Ukraine, but also of the Constitution of Ukraine, which has the highest legal force, shortcomings and certain legal conflicts were found regarding the pre-trial investigation of criminal offenses in maritime transport and recommendations and proposals for their elimination with the purpose of elimination further improving the existing liability system. Besides that, the article provides somewhat deeper look into operational safety as it is the precursor of negative events in maritime or inland waterway transport which could be ruled out by improving the management of Ukraine's maritime institutions. The analysis of this problem made it possible to look at the situation from a different angle, as well as to find possible options for the implementation of the program of optimization of the abovementioned maritime institutions. As a result, conducting a study of the main issue, but from different positions, both legal and management issues, made it possible to see the possibilities that will be opened after making necessary and recommended changes, since the purpose of the article is to reveal the features of pre-trial investigation on maritime transport, which is not optimal at present and needs to be changed at the legislative level, given the very importance of pre-trial investigations as part of the law enforcement system itself.

Keywords: pre-trial investigation, peculiarities of pre-trial investigation, procedural imperfection, investigative actions, criminal offenses.

Постановка проблеми. У Кримінально-процесуальному кодексі України, не повною мірою враховані особливості процесуальної діяльності окремих службових осіб щодо початку досудового розслідування при виявленні ознак кримінального правопорушення. Зазначимо, що у Главі 41 КПК України визначаються особливості кримінального провадження на морському судні, що перебуває за межами України під прапором або розпізнавальним знаком України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні. Однак відповідь на питання, яка саме службова особа і відповідно до якого процесуального порядку починає досудове розслідування, є неконкретною і лише частковою.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Різні питання стосовно кримінально процесуальних особливостей досудового розслідування на морському транспорті досліджували такі науковці, як Вагущенко Л.Л., Цимбал Н.Н., проте ширше за всіх це питання висвітлив у своїх дослідженнях Арнольд В.І.

Мета статті полягає в аналізі процесуальних норм та особливостей, що визначають початок досудової кримінальної процесуальної діяльності службових осіб на морському транспорті, та висловлення пропозицій щодо вдосконалення норм КПК України з приводу цього питання.

Виклад основного матеріалу. Найбільш загострено питання постає щодо безпеки експлуатації та морських пригод, тому що глибокі

соціально-економічні перетворення в Україні відіграють велику роль у становленні та розвитку України як самостійної держави. Вони призвели не тільки до позитивних досягнень суспільного розвитку, але, на жаль, спровокували в останні роки різке зростання великомасштабних транспортних катастроф, які проходять у зв'язку з ростом масштабів і складності виробництва: нерациональним, з точки зору техногенної безпеки, розміщенням потенційно небезпечних об'єктів на території країни; значним прогресуючим зносом основних виробничих фондів, що досягає в ряді галузей промисловості 80-100%; зниженням професійного рівня працівників; відсутністю або низькою якістю систем контролю обстановки; зниженням рівня техніки безпеки.

Для повного розуміння цього питання слід більш детально розглянути систему морського транспорту України, як частину водного транспорту.

Жодним нормативним документом, що регулює функціонування наглядових органів, не визначається їхньої взаємодії з Державної служби морського та річкового транспорту України. При цьому використовуються формальні аргументи про обов'язкове підпорядкування закладів міністерству та ігнорується специфіка Міністерства Інфраструктури як багатогалузевого міністерства, в якому такі наглядові установи є суто галужевими. Залишається констатувати, що система державного управління морським транспортом за такою організацією не може бути цілісною [20].

Створення державного об'єднання «Укрморпорт», що ставив за мету розвантажити Державну службу морського та річкового транспорту України від виконання функцій господарського управління та створити цільовий фонд для вирішення актуальних проблем галузі, вирішило проблему частково. До складу об'єднання не ввійшли державні судноплавні підприємства і судноремонтні заводи, які на сьогодні найменш рентабельні. Таким чином, Державна служба морського та річкового транспорту України не звільнена повністю від функцій господарського управління, тим не менш рентабельні підприємства виведені з-під його впливу. З іншого боку, хоча на Укрморпорт не покладені функції по забезпеченню безпеки мореплавства, служби капітанів морських торговельних портів, входячи до складу портів, знаходяться під його безпосереднім керівним впливом, що додатково децентралізують управління безпекою мореплавства [21].

Склалася ситуація, в якій замість єдиної системи державного управління існує, з одного боку, вкрай обмежений чисельністю (близько 60 співробітників) і перевантажений відповідальністю за функціонування галузі та забезпечення безпеки Державної служби морського та річкового транспорту України, а з іншого – численні госпрозрахункові наглядові установи, відповідальність яких за результат їх діяльності не визначена жодним нормативним документом. При цьому урядовий орган державного управління, зобов'язаний реалізовувати специфіку управління галуззю, практично позбавлений ефективних важелів управління, так не має права видавати нормативні документи, укладати контракти з керівниками підприємств [13, с. 1432].

Діяльність галузі тісно пов'язана з дотриманням норм міжнародного морського права

та забезпечення вимог міжнародних конвенцій та з необхідністю міжнародного співробітництва, в яких приймає участь Україна. Дана проблема займає важливе місце останніми роками. Це пов'язано з посиленням активності міжнародного тероризму. Відповідно до резолюції ІМО 1 липня 2004 року було введено в дію Міжнародний кодекс охорони суден і портових споруд, у якому зазначалося про те, що він передбачає наявність інфраструктури, яка могла б забезпечувати безпеку суден, пасажирів, вантажів і портових споруд. Державна служба морського та річкового транспорту України вже на той час розробляє відповідні організаційні заходи.

Систему державного управління галуззю водного транспорту пропонується вдосконалити за такими напрямками:

а) упорядкувати управління діяльністю госпрозрахункових підприємств в рамках ГО «Укрморпорт», підпорядкувавши його Державна служба морського та річкового транспорту України, як було визначено наказом Мінтрансу № 933;

б) зосередити функції державного управління галуззю, в тому числі безпекою судноплавства, і організації державного нагляду в урядовому органі державного управління – Державна служба морського та річкового транспорту України.

З метою реалізації пропозицій підготувати проект постанови Кабінету міністрів України «Про вдосконалення структури державного управління в сфері водного транспорту» [21].

Другим важливим питанням, яке слід розкрити є аварії, їх причини та наслідки.

Морська аварія характеризується місцем настання в встановленому водному просторі, обмеженням штучними, природними, умовними кордонами, які забезпечують в окремому районі безпечне маневрування та / або стоянку суден. За видам настання АМП класифікуються на: морські (серйозні) інциденти, серйозні аварії, дуже серйозні аварії. За характером дуже серйозних аварій може загинути судно або зруйнуватися конструктивно, після чого неможливо здійснити відновлювальний ремонт і тому вимагає залишити судно в морі з екіпажем і пасажирами; якщо наявні людські жертви, або хтось загинув чи зник з судна; якщо відбулося сильне забруднення навколишнього природного середовища через судно або судно пошкодило підводні трубопроводи, берегові споруди; якщо людина пропала з судна безвісти, і не немає ніяких відомостей про місцезнаходження судна протягом трьох місяців, а при загрозі його затримання внаслідок військових дій, то відсутність відомостей більше ніж шість місяців.

Дані про причини морських аварій, можна отримати з статистичної інформації, проте, для розкриття характеру причин передують позаштатні ситуації, які можливо дізнатися тільки з матеріалів по розслідування аварійного випадку. Процес розслідування АМП (аварійна морська подія) проводять з метою виявити їх причин і визначити дійсні причин, які привели до неї. Цей досудовий процес включає аналіз інформації, висновків для того, щоб попередити і запобігти подібним катастрофам та підготувати рекомендації з безпеки судноплавства [23, с. 424].

В Кодексі йдеться про розслідування морських транспортних інцидентів і аварій та нада-

ні рекомендації, які можна взяти до уваги у розслідуванні морських катастроф. Даний кодекс було прийнято 27 листопада у 1997 році Резолюцією А.849 (20) Асамблеї ММО, з внесенням поправок 25 листопада 1999 року Резолюцією А.884 (21) Асамблеї ММО. Значення досудового розслідування аварій представляє відтворення хронологічного ланцюга подій до настання події з глибиною до рівня сцен. За актами розслідування формується статистика аварійності.

Акти розслідувань дозволяють отримати інформацію де, як, коли і чому сталася аварія, з ким або з чим стався аварійний випадок, і хто винен. На підставі отриманих результатів розслідування формуються попереджувальні заходи у вигляді рекомендацій та заходів в систему безпеки судноплавства, але в той же час такий підхід не розкриває всієї картини аварії і не переводить нештатну ситуацію в штатну. В окремих випадках, в процесі розслідування виникає необхідність в проведенні судової експертизи за запитом слідчих і судових органів [16, с. 345].

Переваги використання методів з розслідування аварій полягають у відтворенні хронологічного ланцюга подій до події з глибинним рівнем сцен. Таким чином, розслідування АМП направлено на їх профілактику щодо недопущення, а не визначає шляхи протидії їм.

Статистичні дані державного рівня України показують на щорічне зниження загальної аварійності суден на 14% після ліквідації Держфлотінспекції України. Показники загальної аварійності судів свідчать про щорічне зростання серйозних аварійних подій понад 15%, які найбільш часто відбуваються в портових водах в період заходу і виходу суден з портів, в прибережних водах і відкритому морі.

Найбільша кількість АМП в залежності від їх місця настання розподіляються наступним чином: в портових водах – 69,3%; прибережних водах (12 м. миль) – 13%; у відкритому морі – 17,7%. Найбільш часто серйозні АМП наступають з навігаційних – (близько 50%), технічних – 35% і організаційних – 15% причин.

По етапах рейсу АМП розподілилися в наступній послідовності: на переході – 29,7%; на підході судна до порту – 22,8%; на початку і наприкінці морського переходу – 16%; при швартуванні і постановці на якор – 12,8%; при виході судна з порту – 9,4%.

У зв'язку з тим, що знаходження судна в портових водах становить 5-10% від тривалості рейсу, то доцільно розглянути АМП за питомою аварійності, що належить до часу знаходження судна на окремих етапах рейсу: при виході судна з порту – 42%; на підході судна до порту – 31%; при швартуванні і постановці на якор – 14%; на переході – 9% на початку і кінці переходу – 4% [3, с. 302].

Виходячи з викладеного можемо зазначити, що до теперішнього часу ще не розроблений понятійний апарат з питання процесуальних положень щодо досудового розслідування на морському транспорті. Проблема розслідування морських транспортних катастроф ускладнена цілим рядом обставин і являє собою багатоступінчастий алгоритм. Особливо складний і трудомісткий початковий етап розслідування, коли

при наявності первинної інформації про подію вирішується ряд складних проблем, які пов'язані з прийняттям рішень про необхідність проведення судових експертиз, комплексу негласних слідчих (розшукових) дій, первісних слідчих (розшукових) дій та використання спеціальних знань. Отримана з їх допомогою інформація є основою для успішного розслідування факту морської транспортної катастрофи, проведення діагностичних і ідентифікаційних заходів.

Правопорушення на судні, кримінальні процесуальні особливості досудового розслідування на морському та річковому транспорті та імплементація міжнародних договорів до кримінального законодавства України – це третій момент, який ми висвітлюємо, але не менш важливий.

У порядку кримінального провадження зазначається, що до кримінального процесуального законодавства входять українські міжнародні договори, Конституція України, згоди видані Верховною Радою України. У розділі VI Кримінального процесуального кодексу йдеться про консульські установи української держави на річковому або морському судні, які знаходяться поза межами України [8, с. 325].

На сучасному етапі виникає багато проблемних питань, які пов'язані з законністю та умовами затримання особи на морському або річковому судні, яке знаходиться за територією України. Відповідно до ст. 519 КПК капітан судна – це службова особа, уповноважується на вчинення процесуальних дій та законного затримання [4, с. 324].

Затримувати особу капітан судна має право на такий період часу, який необхідний для того, щоб її доставити на територію України. Дане повноваження пов'язане з необхідністю організувати досудове розслідування у тому випадку, якщо буде здійснене на відповідному судні кримінальний злочин [2, с. 140]. Про досудове розслідування йдеться у ст. 214 КПК. Відповідно до цієї статті капітан судна може проводити процесуальні дії для виявлення правопорушення і вносити відомості до Єдиного реєстру досудового розслідування.

Невід'ємною частиною кримінального провадження є заходи примусового характеру. Але, вони застосовуються за наявності підстав і можуть регулюватися за допомогою кримінального процесуального закону. Підстави чітко регламентовані законом та спрямовані на забезпечення належного порядку кримінального провадження, маючи примусовий характер. Навіть якщо особа не має заперечень, вони все одно мають примусовий характер. Суб'єктом застосування є суд та слідчий суддя [3, с. 302].

Кримінальний кодекс України (Розділ XI, ст.ст. 276–292) визначає наступні склади злочинів даної категорії: «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» (ст. 286); «Вчинення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування капітаном назви свого судна при зіткненні судів» (ст. 276-1); ст. 276 «Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного або повітряного транспорту» (ст. 276); «Порушення діючих на транспорті правил» (ст. 291); «Пошкодження об'єктів магістральних або промислових нафто-, газо-, конденсатопроводів й нафтопродуктопро-

водів» (ст. 292); «Випуск в експлуатацію технічних несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації» (ст. 287); «Незаконне заволодіння транспортним засобом» (ст. 289); «Знищення, саморобка або заміна номерів вузлів й агрегатів транспортного засобу» (ст. 290); «Порушення правил, норм та стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху» (ст. 288) [2, с. 140].

Суб'єкти злочину характеризуються недостатньою критичною самооцінкою, нерідко вони переоцінюють свої професійні якості і психофізіологічні особливості [10]. Так, аналіз даних по аварійності морських суден, матеріалів розслідування морських катастроф показує наявність порушення екіпажами встановлених правил і дисципліни, помилки в техніці, неправильні рішення екіпажу і т. д. Прецеденти подібного роду прийнято відносити до числа пускових факторів (першопричин) розвитку нештатної ситуації на морському транспорті.

Звертаючи увагу на вищесказане, можна сказати про деякі особливості, що характеризують розвиток причинного зв'язку при правопорушеннях. По-перше, як впливає з попереднього викладу, суб'єкти злочину проявляються через діяння (дію або бездіяльність). По-друге, нерідко розвиток причинного зв'язку в часі може бути як тривалим, так і гранично стислим. По-третє, розвиток причинного зв'язку залежить від умов, які в одних випадках можуть сприяти йому, стримувати або змінювати напрямом [11, с. 544].

Таким чином, вбачається, що фактично досудове розслідування проводиться уповноваженою особою, у цьому випадку – капітаном судна, яка повинна прийняти першочергові заходи для встановлення обставин кримінального правопорушення, всебічно, повно і неупереджено дослідити обставини кримінального провадження, виявити як ті обставини, що викривають, так і ті, що виправдовують підозрюваного, обвинуваченого, а також обставини, що пом'якшують чи обтяжують його покарання, надати їм належну правову оцінку та забезпечити прийняття законних і неупереджених процесуальних.

Виділяють дві вихідні ситуації в розслідуванні [12, с. 824]. Перша з них характеризується тим, що в первинних матеріалах містяться факти, що відображають як наслідки, так і умови, в яких діяла причина. Її можна назвати ситуацією з неповною системою обґрунтування, яка породжує систему тактичних завдань – обмеження кола причин і пізнання механізму події (що дозволяє визначити коло осіб, причетних до скоєння злочину). В подальшому вивчається нормативна модель діяльності кожного з перевіреного кола, порівнянна з пізнанням фактичним чином дією, що вже дозволяє доводити винність конкретної людини.

Друга ситуація характеризується тим, що є дані тільки про наслідки. Таку ситуацію можна позначити як «ситуацію з конкуренцією причин». Вона, в свою чергу, породжує завдання по вивченню обстановки, яка відбулася перед виникненням події, оскільки її рішення дозволяє виявити умови, при яких розвивалося ту чи іншу подію, а потім досліджується механізм, що дає можливість визначити, яке з умов стало причиною. У зв'язку з цим особливого значення набуває питання про механізм слідоутворення, до-

слідження якого неможливо без характеристики вражаючих факторів.

Отже, можна визначити недоліки у чинному Кримінальному процесуальному кодексі України, які стосуються досудового розслідування на морському транспорті. В Україні почалася активна фаза процесу реформування морської галузі, імплементація Закону «Про морські порти України». Реалізація портової реформи, основна суть якої полягає в залученні приватного капіталу, приватних інвесторів в портову інфраструктуру до виконання інвестиційних проектів у межах державно-приватного партнерства стосується кожного морського торгового порту і працюючого на його території підприємства. У засобах масової інформації, особливо спеціалізованих виданнях, в інформаційних програмах, в рамках «круглих столів» і «робочих груп» активно обговорюються перші результати здійснення найголовніших новацій закону – створення на матеріальній базі існуючих раніше державних морських торговельних портів Державного підприємства «Адміністрація морських портів Україна» і перших кроків її керівників до передачі об'єктів морської інфраструктури в концесію або оренду [15, с. 20].

Існує ще декілька суперечностей, які полягають в тому, що законодавцем не регламентується порядок затримувати особу, хоча застосовується капітаном судна; з іншого боку, надається право слідчому судді, але не визначає спрощеної процедури при вчиненні злочину.

Відповідно до ст. 276 КПК, особі може вручатися письмове повідомлення про підозру на місці злочину. Застосовувати дане право може будь-яка неуповноважена особа та уповноважена особа, згідно зі ст. 208 КПК України. Уповноважена особа повинна повідомляти затриманого про підстави затримання, роз'яснювати про права, які дозволяють мати захисника або отримати медичну допомогу [20].

Окрім того, необхідно звернути увагу, що за результатами досудового розслідування та судового провадження відносно правопорушення, скоєного на морському чи річковому транспорті, якщо особа виявилася невинуватою, їй держава надає компенсацію за моральну шкоду. Про цей факт говориться у Законі України від 01 грудня 1994 р. «Про порядок відшкодування шкоди, завданої громадянину незаконними діями органів, що здійснюють оперативно-розшукову діяльність, органів досудового розслідування, прокуратури і суду». Крім капітана судна немає серед суб'єктів того, хто може нести відповідальність за бездіяльність та неправомірні дії [21]. Тобто, діє єдиний законний порядок, який не залежить від місця вчинення кримінального правопорушення.

Проте, виникає питання, яке пов'язане зі статусом капітана судна. Затримувати особу капітан судна може за наявності підстав визнаних законом. Тримати особу під вартою можна при наявності певного суспільного інтересу, який має переваги щодо принципу поваги до свободи особистості. Строк затримання (чітко визнаний законом) капітаном судна та особи чітко відбувається від кількох днів до кількох місяців. Але, такий порядок кримінального провадження не узгоджується з Конституцією України. Адже, відповідно до ч. 1 ст. 21 ніхто не має права тримати

особу під вартою, не отримавши рішення суду. При необхідності для запобігання злочину особу можуть тримати під вартою у вигляді тимчасового запобіжного заходу протягом 72 годин. Після рішення суду особа звільняється [20].

Такі суперечності можна усунути у тому випадку, якщо:

а) доповнити ч. 6 ст. 29 Конституції України, якою б передбачалося вести особливий порядок кримінального провадження на морському та річковому транспорті, що перебувало закордоном;

б) ввести зміни до КПК, доповнення про кримінальне правопорушення особи, яка тримається під вартою на морському судні, що перебувало закордоном країни;

в) доповнити ч. 4 статті 207 КПК, в якій передбачається про особливості затримання особи на морському судні, якою було вчинене кримінальне правопорушення, а судно перебувало за територією України;

г) ввести зміни до статей 208, 210, 211, 213 КПК. При внесенні змін до ст. 211 КПК врахувати практику застосування тимчасового арешту в інших країнах та спрощений порядок його застосування (невідкладно після вчинення злочину повідомити органи досудового розслідування, який вносить відомості до Єдиного реєстру досудового розслідування та подає клопотання до суду, який може застосувати тимчасовий арешт строком до 40 діб.

Отже, для усунення наведених колізій у Законі, потрібно ввести доповнення щодо випадку, коли відсутня можливість доставити підозрювану особу у зазначений термін; зазначити гарантії проти недбалості проведення процесуальних дій капітаном морського судна; передбачити невідкладне відрядження слідчо-оперативної групи, якщо виникне тяжкий злочин; передбачити транзитне перевезення затриманої особи.

Висновки. Акти розслідувань дозволяють отримати інформацію де, як, коли і чому сталася аварія, з ким або з чим стався аварійний випадок, і хто винен. На підставі отриманих результатів розслідування формуються попереджувальні заходи у вигляді рекомендацій та заходів в систему безпеки судноплавства, але в той же час такий підхід не розкриває всієї картини аварії і не переводить нештатну ситуацію в штатну. В окремих випадках, в процесі розслідування виникає необхідність в проведенні судової експертизи за запитом слідчих і судових органів.

Список літератури:

1. Арнольд В.И. Теория катастроф. Москва : Мир, 1990. 304 с.
2. Вагущенко Л.Л. Судно как объект автоматического управления. Одесса : ОГМА, 2000. 140 с.
3. Вагущенко Л.Л. Судовые навигационно-информационные системы. Одесса : Феникс, 2004. 302 с.
4. Вагущенко Л.Л. Судовые морские системы. Одесса : Феникс, 2009. 324 с.
5. Вагущенко Л.Л., Цьмбал Н.Н. Системы автоматического управления движением судна. Одесса : Феникс, 2007. 376 с.
6. Ващук О.П. Слідчий як верифікатор достовірності криміналістичної інформації на досудовому розслідуванні. *Юридичний вісник*. 2003. № 4. С. 105–109.
7. Голиков В.А. Повышение эффективности и оптимизация режимов работы систем судового микроклимата : дисс. доктора технических наук : 05.08.05. Николаев, 2000. 325 с.
8. Голиков В.А. Теоретические основы кондиционирования микроклимата на судах. Одесса : ОГМА, 1999. 325 с.
9. Голиков В.В. Системный подход к проблеме безопасного управления Судном. *Судовождение : Сб. научн. трудов*. 2009. № 17. С. 51–58.
10. 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, затверджена наказом Генерального прокурора України від 14 листопада 2012 р. № 112. URL: <http://www.gp.gov.ua> (дата звернення: 25.10.2019).

На сьогоднішній день відповідно до чинного законодавства в Україні Державний департамент морського і річкового транспорту (Державна служба морського та річкового транспорту України) визначений єдиним Урядовим органом державного управління морського транспорту. Також, існують установи, які створювалися за допомогою наказами Мінтрансу і підлеглих безпосередньо міністерством транспорту та постанов Кабінету Міністрів України.

В Порядку кримінального провадження зазначається, що до кримінального процесуально-го законодавства входять українські міжнародні договори, Конституція України, згоди видані Верховною Радою України. У розділі VI Кримінального процесуального кодексу йдеться про консульські установи української держави на морському транспорті, яке знаходиться за територією України. На сучасному етапі виникає багато проблемних питань, які стосуються законності та умови затримання особи на морському або річковому судні, яке знаходиться поза територією України. Відповідно до ст. 519 КПК капітан судна, який є службовою особою, уповноважується на вчинення процесуальних дій та законного затримання.

Систему державного управління галуззю водного транспорту пропонується вдосконалити за такими напрямками: упорядкувати управління діяльністю госпрозрахункових підприємств в рамках ГО «Укрморпорт», підпорядкувавши його Державній службі морського та річкового транспорту України, як було визначено наказом Мінтрансу № 933; упорядкувати статус і функції існуючих наглядових органів в галузі водного транспорту, зокрема реорганізувати Інспекцію з питань щодо дипломування й підготовки моряків у відповідне Бюро з підпорядкуванням його Державній службі морського та річкового транспорту України, Інспекцію Головного державного реєстратора флоту – до відповідного підрозділу Державної служби морського та річкового транспорту України, а також оптимізувати структуру Держфлотінспекції України та ввести її до складу Державна служба морського та річкового транспорту України; зосередити функції державного управління галуззю, в тому числі безпекою судноплавства, і організації державного нагляду в урядовому органі державного управління – Державна служба морського та річкового транспорту України.

11. Коваленко В.В., Удалова Л.Д., Письменний Д.П. Кримінальний процес : підручник. Київ : Центр учбової літератури, 2013. 544 с.
12. Грошевий Ю.М., Тацій В.Я., Туманянц А.Р. та ін. Кримінальний процес : підручник. Харків : Право, 2013. 824 с.
13. Кримінальний процесуальний кодекс України : наук.-практ. комент. У 2 т. / за ред. В.Я. Тація, В.П. Пшонки, А.В. Портнова. Харків : Право, 2012. 1432 с.
14. Кримінальний процесуальний кодекс України: офіц. текст: прийнятий 13 квітня 2012 р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua> (дата звернення: 25.10.2019).
15. Куцевич М.П. Кримінальна відповідальність за екоцид: міжнародний та національний аспекти : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2007. 20 с.
16. Мальцев А.С. Маневрирование судов при расхождении. Одесса : Морской тренажерный центр, 2002. 345 с.
17. Мальцев А.С. Управление движением судна. Одесса : Весть, 1995. 235 с.
18. Мальцев А.С., Голиков В.В., Сафин И.В., Мамонтов В.В. Методологические основы маневрирования судов при сближении : монография. Одесса : ОНМА, 2013. 218 с.
19. 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: 25.10.2019).
20. Положення про порядок розслідування і обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України, затвержене Наказом Міністерства транспорту України № 857 від 5 листопада 2003 р. URL: <http://www.rada.gov.ua/> (дата звернення: 25.10.2019).
21. Про деякі питання порядку застосування запобіжних заходів під час досудового розслідування та судового провадження відповідно до Кримінального процесуального кодексу України : лист Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 4 квітня 2013 р. № 511-550/0/4-13. URL: <http://sc.gov.ua> (дата звернення: 25.10.2019).
22. Тищенко В.В., Вашук О.П. Криміналістика : навчально-методичний посібник. Одеса : Юрид. літ., 2015. 200 с.
23. Цымбал Н.Н., Бурмака И.А., Тюпиков Е.Е. Гибкие стратегии расхождения судов. Одесса : КПОГТ, 2007. 424 с.

References:

1. Arnold, V.I. (1990). *Teoriya katastrof* [Disaster Theory]. Moscow: World. (in Russian)
2. Vaguschenko, L.L. (2000). *Sudno kak ob'ekt avtomaticheskogo upravleniya* [Ship as an object of automatic control]. Odessa: OGMA. (in Russian)
3. Vaguschenko, L.L. (2004). *Sudovye navigacionno-informacionnye sistemy* [Ship Navigation Information Systems]. Odessa: Phoenix. (in Russian)
4. Vaguschenko, L.L. (2009). *Sudovye morskije sistemy* [Marine systems]. Odessa: Phoenix. (in Russian)
5. Vaguschenko, L.L., & Tymbal, N.N. (2007). *Sistemy avtomaticheskogo upravleniya dvizheniem sudna* [Systems for the automatic control of ship Movement]. Odessa: Phoenix. (in Russian)
6. Vashchuk, O.P. (2003). Slidchij yak verifikator dostovirnosti kriminalistichnoї informacii na dosudovomu rozsliduvanni [The next language is a verifier of reliable criminal information for pre-trial investigation]. *Yuridichnij visnik* [Legal newsletter], no. 4, pp. 105–109.
7. Golikov, V.A. (2000). *Povyshenie effektivnosti i optimizaciya rezhimov raboty sistem sudovogo mikroklimata: diss. doktora tekhnicheskikh nauk* [Improving the efficiency and optimization of the operating modes of ship's microclimate systems]. (PhD Thesis). Nikolaev.
8. Golikov, V.A. (1999). *Teoreticheskie osnovy kondicionirovaniya mikroklimata na sudah* [Theoretical Foundations of Conditioning microclimate on Ships]. Odessa: OGMA. (in Russian)
9. Golikov, V.V. (2009). *Sistemnyj podhod k probleme bezopasnogo upravleniya Sudnom* [A systematic approach to secure management by ship. Navigation: Sat scientific labor], no. 17, pp. 51–58.
10. Instrukciya pro poryadok provedennya procesual'nih dij pid chas kriminal'nogo provadzhennya na mors'komu chi richkovomu sudni Ukraїni, shcho perebuvaє za mezhami Ukraїni pid praporom abo z rozpiznaval'nim znakom Ukraїni, yakshcho ce sudno pripisano do portu, roztashovanogo v Ukraїni, zatverdzhena nakazom General'nogo prokurora Ukraїni vid 14 listopada 2012 r. № 112 [Instructions about the procedure for carrying out the process criminal prosecution on a marine chichnoe ship of Ukraine, who have been interchanged between the borders of Ukraine, given the official sign of Ukraine, but the vessel has been assigned to a port that has been shipped to Ukraine, approved by the order of the Attorney General of 2012. No. 112]. URL: <http://www.gp.gov.ua> (accessed 25 October 2019).
11. Kovalenko, V.V., Udalova, L.D., & Pismenny, D.P. (ed) (2013). *Kriminal'nij proces* [Criminal process]. Kyiv: Center for Academic Literature. (in Ukrainian)
12. Grosheviy, Yu.M., Tatsiy, V.Ya., & Tumanyants, A.R. (ed) (2013). *Kriminal'nij proces* [Criminal process]. Kharkiv: Law. (in Ukrainian)
13. Tatsiya, V.Ya., Pshonk, V.P., & Portnova, A.V. (ed) (2012). *Kriminal'nij procesual'nij kodeks Ukraini : nauk.-prakt. koment* [Criminal procedural code of Ukraine]. Kharkiv: Law. (in Ukrainian)
14. *Kriminal'nij procesual'nij kodeks Ukraini : ofic. tekst : priinyatij 13 kvitnya 2012 r.* [Criminal Procedural Code of Ukraine: of. text: Accepted 13 April 2012]. URL: <http://zakon.rada.gov.ua> (accessed 25 October 2019).
15. Kutsevich, M.P. (2007). *Kriminal'na vidpovidal'nist' za ekocid: mizhnarodnij ta nacional'nij aspekti* [Criminal vidovdalnost for ecocide: international that national aspect]. (PhD Thesis). Kiev.
16. Maltsev, A.S. (2002). *Manevrirovaniye sudov pri raskhozhdenii* [Ships maneuvering in case of divergence]. Odessa: Marine Training Center. (in Russian)
17. Maltsev, A.S. (1995). *Upravlenie dvizheniem sudna* [Ship traffic control]. Odessa: News. (in Russian)
18. Maltseva, A.S., Golikova, V.V., Safina, I.V., & Mamontova, V.V. (ed) (2013). *Metodologicheskie osnovy manevrirovaniya sudov pri sblizhenii: monografiya* [Methodological foundations of maneuvering ships during rapprochement: monograph]. Odessa: ONMA.
19. Polozhennya pro poryadok vedennya Edivogo reestru dosudovih rozsliduvan' : nakaz General'nogo prokurora Ukraїni vid 17 serpnya 2012 roku № 69 [The provision on the procedure for the introduction of a single register of pre-trial rozsliduvan: the order of the Prosecutor General of Ukraine on September 17, 2012 to Rock No. 69]. URL: http://www.gp.gov.ua/ua/pd.html?_m=publications&_t=rec&id=110522 (accessed 25 October 2019).
20. Polozhennya pro poryadok rozsliduvannya i obliku transportnih podij na vnutrishnih vodnih shlyahah Ukraїni, zatverdzhene Nakazom Ministerstva transportu Ukraїni № 857 vid 5 listopada 2003 r. [The regulation on the

- order of transportation and the region of transport podi on the internal water hats of Ukraine, approved by the Order of the Ministry of Transport of Ukraine No. 857 type 5 of the fall of 2003 p.]. URL: <http://www.rada.gov.ua/> (accessed 25 October 2019).
21. Pro deyaki pitannya poryadku zastosuvannya zapobizhnih zahodiv pid chas dosudovogo rozsliduvannya ta sudovogo provadzhennya vidpovidno do Kriminal'nogo procesual'nogo kodeksu Ukraïni: list Vishchogo specializovanogo sudu Ukraïni z rozglyadu civil'nih i kriminal'nih sprav vid 4 kvitnya 2013 r. № 511-550/0/4-13 [About nourishment order zastosuvannya zapobizhnih zadiv pid hour pre-trial rozsliduvannya and ship prodzhazhennya відповідно before the Criminal Procedure Code of Ukraine: a sheet of the Specialized Specialized Court of Ukraine from the review of civil and criminal law vid 4 quarter 2013 r. No. 511-550/0/4-13]. URL: <http://sc.gov.ua> (accessed 25 October 2019).
 22. Tishchenko, V.V. (2015). *Kriminalistika: navchal'no-metodichnij posibnik* [Criminalistics: basic methodical essay]. Odessa: Jurid. lit. (in Ukrainian)
 23. Tsymbal, N.N., Burmaka, I.A., & Tyupikov, E.E. (2007). *Gibkie strategii raskhozhdeniya sudov* [Flexible strategies ship Discrepancies]. Odessa: KPOGT. (in Russian)