

*Логінов О. В.,**кандидат технічних наук, доцент,**заступник декана**Одеського національного морського університету*

СТАН НАУКОВОЇ РОЗРОБЛЕНОСТІ ПРОБЛЕМИ МЕТОДИКИ РОЗСЛІДУВАННЯ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Анотація. Стаття присвячена питанню визначення ступеня наукової розробленості проблеми методики розслідування порушень правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту та окреслення питань, що потребують подальшого наукового розроблення. Констатовано, що натеper серед вітчизняних монографічних досліджень з криміналістики проблема методики розслідування порушень правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту та окреслення питань, що потребують подальшого наукового розроблення, не висвітлювалася. Підкреслено, що основою формування такої методики повинні стати роботи фахівців з кримінального права та кримінології (А. М. Притули, Н. А. Федчун, В. М. Пруса), адміністративістів (Т. В. Аверочкиної, В. В. Байрак, Д. А. Іванова, А. П. Калініченка, Т. М. Плачкової, В. А. Селезньова, В. В. Серафімова, В. О. Сергійчик) та фахівців у сфері міжнародного права (О. І. Белової, М. В. Блажівської, О. В. Богдана, В. Бойовича, В. Л. Вишневського, І. В. Дмитриченка, Д. О. Нікіши, Г. Г. Середи).

Наголошено на тій обставині, що наукові положення, закладені зазначеними фахівцями кримінального права та кримінології, повинні стати основою формування криміналістичної методики розслідування порушень правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту. Поряд із цим зазначено, що, враховуючи бланкетний (відсилочний) характер норм кримінального законодавства, які регламентують відповідальність за порушення правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту по відношенню до положень адміністративного права, зазначені здобутки вчених адміністративістів, безперечно, також повинні стати основою побудови розробленої методики розслідування. Серед робіт у галузі міжнародного права особливо підкреслено здобутки дисертаційного дослідження В. Бойовича, який досліджуючи актуальні аспекти забезпечення безпеки мореплавства, зокрема, вимоги такого забезпечення розподілив на п'ять груп, що належать до: проектування суден, їх конструкції й устаткування; контролю при будівництві; експлуатації; організації пошуку і рятування; контролю в портах і організації розслідування аварій.

Зроблено висновок, що на цей час потребують наукового вирішення такі актуальні наукові завдання: формування криміналістичної характеристики порушень правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту, обставини, що підлягають доказуванню, типові слідчі ситуації, невідкладні слідчі (розшукові) дії початкового етапу розслідування, специфіка проведення слідчих (розшукових) дій та використання спеціальних знань на наступному етапі розслідування у кримінальних провадженнях про порушення безпеки руху або експлуатації водного транспорту.

Ключові слова: стан наукової розробленості проблеми, розслідування кримінальних правопорушень, методика розслідування кримінальних правопорушень, безпека руху або експлуатації водного транспорту, кримінальні правопорушення правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту.

Постановка проблеми. Наукова проблематика забезпечення безпеки руху або експлуатації водного транспорту або дотичні аспекти цього складного наукового завдання привертати увагу багатьох вчених-юристів, економістів та, передусім, фахівців технічних галузей знань, зокрема Т. В. Аверочкиної, В. В. Байрака, О. І. Белової, М. В. Блажівської, О. В. Богдан, В. Бойовича, О. А. Брильова, В. Л. Вишневського, В. В. Голікова, В. М. Гуцуляк, І. В. Дмитриченко, Д. А. Іванова, А. П. Калініченко, О. В. Клепікової, Є. М. Ключової, Т. Р. Короткого, С. О. Кузнецова, А. А. Кульбацького, І. М. Ненни, Д. О. Нікіши, Т. М. Плачкової, А. М. Притули, В. М. Пруса, В. А. Селезньова, В. В. Серафімова, В. О. Сергійчик, Г. Г. Середи, Н. О. Федчун та ін.[1-24].

Стан дослідження. Поряд із цим, слід наголосити на відсутності монографічних наукових досліджень, безпосередньо присвячених проблематиці криміналістичної методики розслідування порушень правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту.

Мета статті – визначення стану наукової розробленості методики розслідування порушень правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту, та виділення на підставі такого аналізу питань, що потребують подальшої наукової розробки.

Виклад основного матеріалу. Серед робіт кримінально-правового профілю дотичними до предмету нашого дослідження є роботи А. М. Притули, Н. А. Федчун та В. М. Пруса [18; 19; 24], із яких монографія останнього автора, присвячена тематиці забезпечення безпеки міжнародного судноплавства кримінально-правовими методами (Одеса, 2000 рік), має особливе значення з точки зору інтересів нашого дослідження, оскільки в ній автор вперше закріпив ряд базових наукових положень:

по-перше, класифікував основні склади суспільно-небезпечних діянь проти безпеки міжнародного судноплавства на такі п'ять категорій правопорушень: в галузі запобігання зіткненню суден; забезпечення безпеки людей (екіпажів, пасажирів); піратство; тероризм; інші правопорушення [19, с. 51];

по-друге, відзначивши бланкетний характер досліджуваного складу кримінального правопорушення, диференціював

нормативні акти, що діють на об'єктах водного транспорту та регулюють: допуск до виконання професійних обов'язків на транспорті; судноводіння; технічну експлуатацію суден та їх механізмів; ремонт суден та інших плавзасобів, засобів сигналізації та зв'язку [19, с. 56–57];

по-третє, окреслив в рамках об'єктивної сторони воднотранспортного правопорушення такі елементи як: діяння, що полягають в порушенні правил безпеки руху водного транспорту, а також у недоброякісному ремонті суден, сигналізації і зв'язку; суспільно небезпечні наслідки у вигляді нещасних випадків з людьми, трощення, аварії чи інші тяжкі наслідки або загрози їх настання; причинний зв'язок між допущеними порушеннями і вказаними у законі наслідками [19, с. 67];

по-четверте, необережну форму вини такого діяння [19, с. 69].

У розвиток базових кримінально-правових підходів до проблематики забезпечення безпеки судноплавства кримінально-правовими методами, закладених В. М. Прусом, у 2014 р. Н. О. Федчун було розроблено концепцію забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства, а також запропоновано конкретні напрями вдосконалення кримінально-правових засобів її забезпечення [24]. До основних здобутків цього дослідження слід віднести:

– визначення кримінологічної безпеки мореплавства як складової підсистеми таких систем як загальна безпека мореплавства, громадська та національна безпеки, що за своєю сутністю є досягнутим у результаті запобіжного впливу на суспільно-небезпечні прояви та їх криміногенні фактори станом захищеності життєво важливих інтересів особи, суспільства і держави в процесі експлуатації морських суден [24, с. 5];

– запропоновано поняття та окреслено коло загроз кримінологічній безпеці мореплавства, що являють собою сукупність злочинних проявів та криміногенних факторів, які створюють реальну і потенційну небезпеку (виклик, ризик) настання суспільно-небезпечних наслідків у процесі експлуатації об'єктів морського (водного) транспорту [24, с. 6];

– система факторів, що впливають на стан захищеності мореплавства, складається із двох основних компонентів: суб'єктивного (поведінка особи, яка порушує правила безпеки мореплавства та особливості її особистості) і об'єктивного (технічний стан судна або об'єкта морської транспортної інфраструктури та ситуація на морі). Найчастіше причини порушень правил безпеки мореплавства полягають у невідповідності особистості (або її поведінки) вимогам ситуації (або технічному стану плавзасобу) [24, с. 13];

– основними загрозами кримінологічній безпеці мореплавства є: порушення правил експлуатації та безпеки руху суден; пошкодження гідротехнічних споруд внутрішніх водних шляхів і транспортних засобів; ненадання допомоги суднам та людям, які потерпають лиха на морі; неінформування про факти аварії, їх обставини, в т.ч. неповідомлення відомостей про судно при зіткненні з іншим об'єктом; забруднення моря; порушення законодавства про континентальний шельф [24, с. 14]. Відповідно до системи кримінальних правопорушень, що посягають на безпеку мореплавства віднесено: 1) у сфері охорони безпеки функціонування (руху або експлуатації) морських транспортних засобів (ст.ст. 276, 277 КК); 2) у сфері охорони людського життя на морі (ст.ст. 284, 285 КК); 3) у сфері охорони навколишнього морського середо-

вища, раціонального використання ресурсів Світового океану (ст.ст. 243, 244 КК) [24, с. 11];

– система забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства – це комплекс заходів, які реалізується її суб'єктами, задля дотримання соціально прийнятного рівня безпеки на морі, організаційно-технічного, адміністративного, економічного характеру, що запроваджуються на міжнародному, регіональному та національному рівнях, а також фінансова, матеріальна та кадрова підтримка цих заходів [докладно, див.: 24, с. 11];

– до об'єктів кримінологічної безпеки мореплавства віднесено: матеріальні об'єкти, що входять до морської транспортної системи, та нематеріальні об'єкти (законні права та свободи громадян, державні інтереси, відносини, що виникають у процесі моревикористання). Судно визначено як спеціальний об'єкт кримінологічної безпеки мореплавства та її забезпечення;

– до суб'єктів забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства віднесено: міжнародні (ІМО, МОП), наукові та проектні організації (ВІМСО, FІАТА); органи виконавчої влади України (Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури, Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства); правоохоронні органи; підприємства морського транспорту; особовий склад морського транспортного засобу (плавсклад);

– змістом процесу забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства охоплюється діяльність, спрямована на захист прав, обов'язків і законних інтересів особи, суспільства і держави на морі від кримінально-правових загроз, а також на усвідомлення учасників «морських» правовідносин своєї захищеності, захист об'єктів морського транспорту та навколишнього середовища [24].

Зазначені наукові положення, закладені фахівцями кримінального права та кримінології, безперечно, повинні стати основою формування криміналістичної методики розслідування порушень правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту.

Поряд із цим, необхідно наголосити на тій обставині, що і спеціалістами у сфері адміністративного права приділено значну увагу питанням адміністративно-правового регулювання функціонування водного транспорту. Дуже вагомий внесок у розроблення цієї проблематики зроблено ними в рамках проведених кандидатських чи PhD дисертаційних досліджень: В. А. Селезньов «Організаційно-правові основи управління безпекою мореплавства», 1998 р.; В. В. Серафимов «Адміністративний примус у сфері торговельного мореплавства», 2000 р.; Д. А. Іванов «Інформаційно-правові основи забезпечення безпеки мореплавства», 2008 р.; В. О. Сергійчик «Адміністративно-правові засади виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден», 2010 р.; Калініченко А.П. «Адміністративно-правові засади нагляду та контролю за безпекою судноплавства в Україні», 2011 р.; Т. В. Аверочкіна «Адміністративна юрисдикція України в прибережних водах», 2018 р.; В. В. Байрак «Адміністративно-правове регулювання організації діяльності капітана на водному транспорті», 2019 р.; Т. М. Плячкова, «Адміністративно-правове забезпечення безпеки мореплавства в Україні», 2020 р. [1; 2; 11; 12; 17; 19; 20; 22].

Так першим серед адміністративістів В. А. Селезньовим у 1998 р. у кандидатській дисертації було визначено органі-

заційно-правові основи управління безпекою мореплавства, в якій запропоновано поняття останньої дефініції, окреслено структуру та охарактеризовано правові основи управління зазначеною сферою. Дослідження відзначилося тим, що стало першим, у рамках якого були зроблені висновки про:

- існування особливої групи норм міжнародного права – міжнародного морського адміністративного права, основним призначенням якого є регулювання відносин, що виникають при управлінні безпекою мореплавства;

- обов'язковість цих норм для судноплавних компаній, капітанів та інших осіб, які приймають участь у мореплаванні, навіть у випадку відсутності ратифікації компетентними органами держави прапора конвенцій та кодексів, що містять такі норми;

- існування в національному адміністративному праві відокремленої групи норм, яка функціонує у відповідності із вимогами міжнародних конвенцій та кодексів, що мають основним чином технічний характер та спрямовані на регулювання відносин в сфері управління безпекою мореплавства [20].

В розвиток цих положень В. В. Серафімов у 2000 р. уперше:

- ввів до наукового обігу поняття «норми міжнародного адміністративного права», «адміністративні норми морського права» і «адміністративно-процесуальні норми морського права»;

- зробив висновок про те, що сфера (територія) дії певної частини адміністративно-правових і адміністративно-процесуальних норм поширюється поза межами території України, їхня дія залежить від правового статусу тієї або іншої ділянки Світового океану;

- розглянув засоби і порядок санкціонованого втручання у свободу торговельного мореплавства і зробив висновок про те, що ці акти мають адміністративно-правовий характер, а їх застосування регламентується адміністративно-процесуальними нормами, внаслідок чого засоби санкціонованого втручання в торговельне мореплавання визначив як заходи адміністративного примусу;

- охарактеризував залежність обсягу використання адміністративно-правових засобів, спрямованих на обмеження дії принципу свободи торговельного мореплавства від правового статусу морського простору: відкритого моря, виключної (морської) економічної зони, прилеглої зони, територіального моря і внутрішніх вод. Наголосив на застосовуванні: у відкритому морі – заходів припинення; в зоні національної юрисдикції – як заходів припинення, так і адміністративного стягнення; у прилеглої зоні, – насамперед, заходів адміністративного попередження; у територіальному морі та внутрішніх водах – усі види адміністративного примусу [21, с. 5–6, 18].

На цій базі у 2011 р. А. П. Калініченко в рамках кандидатської дисертації «Адміністративно-правові засади нагляду та контролю за безпекою судноплавства в Україні» визначив механізм забезпечення безпеки судноплавства маломірних суден та річкового транспорту на внутрішніх водних шляхах України [докладно див.: 12].

Розв'язанню складної наукової проблеми у 2018 р. було присвячено докторське дослідження Т. В. Аверочкиної, результатом якого стало створення науково обґрунтованої концепції реалізації органами державної влади адміністративних повноважень з управління прибережними водами під юрисдикцією України, формулювання висновків та пропозицій щодо удоско-

налення правових основ адміністративної юрисдикції України у прибережних водах, необхідності відновлення прав України як прибережної держави у зв'язку з тимчасовою окупацією її окремих територій та реалізації завдань європейської інтеграції у питаннях розвитку водного транспорту [1].

Нарешті, серед останніх монографічних досліджень, присвячених адміністративно-правовій проблематиці забезпечення безпеки мореплавства, слід виділити роботу доктора філософії Т. М. Плячкової, захищену у 2020 р. [див.: 17], якою зафіксовано такі найсуттєві аспекти досліджуваного предмету:

- по-перше, підтвердження та розвиток тези В. А. Селезнякова у контексті того, що і на цей час особливостями застосування норм національного адміністративного права у реалізації міжнародних зобов'язань та стандартів щодо забезпечення безпеки мореплавства є необхідність врахування закладених у міжнародних угодах керівних підходів до побудови цілісного державного механізму забезпечення безпеки мореплавства, гарантування належного виконання приписів міжнародних інституцій, які не потребують звичайних імплементаційних процедур та набувають чинності у спрощеному порядку;

- по-друге, адміністративно-правова складова забезпечення безпеки мореплавства полягає в безпосередній участі держави (її органів, посадових осіб та уповноважених організацій) у всіх процесах забезпечення безпеки мореплавства: від створення нормативної бази міжнародного та національного рівнів до системи навчання задіяного в мореплаванні персоналу, нагляду за технічним оснащенням та відповідністю міжнародним стандартам суден, що будуються та підлягають ремонту, інспектування суден у портах та забезпечення навігаційної безпеки;

- по-третє, основними напрямками формування сучасної моделі адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства визначено: 1) створення правового базису та організаційних заходів для функціонування прозорої й ефективної інституційної системи державних органів, підприємств та організацій із метою здійснення комплексного імперативного керуючого впливу на формування системи забезпечення безпеки мореплавства в країні із чітким і деталізованим правовим регулюванням їхніх контрольних (наглядових) та інших повноважень; 2) формування блоку програмних документів галузі з визначенням напрямів державної морської політики; 3) розроблення нормативної бази, спрямованої на ефективну імплементацію міжнародних стандартів забезпечення безпеки мореплавства з паралельним формуванням національної адміністративно-правової бази функціонування системи забезпечення безпеки мореплавства з урахуванням міжнародних стандартів, усталених найкращих практик та з метою конституювання ефективної системи морського законодавства; 4) формування системи локального нормативного регулювання відносин, які складаються у морських портах України та на підходах до них;

- по-четверте, форми та методи публічного адміністрування безпеки мореплавства в Україні мають такі особливості: значний вплив міжнародних стандартів; імперативна необхідність дотримання не лише норм угод (договорів, конвенцій тощо), які є обов'язковими для держави, а й документів, які такими не є (резольцій, циркулярних листів); відсутність внутрішньодержавних імплементаційних механізмів для окремих вимог у сфері забезпечення безпеки мореплавства, що підлягають виконанню одразу після прийняття уповноваженим суб'єктом;

по-п'яте, вадами сучасного адміністративно-правового механізму забезпечення безпеки мореплавства в Україні є: непослідовність у призначенні та звільненні капітанів морських портів та їхніх служб; значні інституційні перетворення, під час яких втрачається досвід публічного адміністрування забезпечення безпеки мореплавства в державі; недоліки нормотворчої техніки галузевого законодавства та його недостатнє концептуальне опрацювання.

До особливої групи слід виділити адміністративно-правові дослідження, предметами яких охоплювалися окремі, але дуже важливі, аспекти проблеми забезпечення безпеки на водному транспорті:

– Д. А. Іванов, розглядаючи інформаційно-правові основи забезпечення безпеки мореплавства, у 2008 р. [11], зокрема, вперше класифікував інформаційно-правові норми у галузі безпеки мореплавства згідно з цілями і порядком їх застосування: а) для забезпечення безпеки з об'єктивної точки зору (правила будівництва суден, мінімальні вимоги щодо їх конструкції і оснащення); б) для забезпечення безпеки мореплавства із суб'єктивної точки зору (зокрема правила і порядок комплектування екіпажів і перевірки їх професійної підготовки); в) судноводіння; г) норми, спрямовані на збереження морського середовища; д) пов'язані з аварійно-рятувальною готовністю, пошуком і рятуванням. У роботі особливо наголошено, що своєчасний обмін достовірною інформацією збільшує шанси на запобігання загибелі морських суден та, у випадку лиха, якнайшвидшого надання допомоги для рятування життя і здоров'я людини, а також на мінімізацію шкоди, яка може бути завдана майну або вантажу;

– В. О. Сергійчик, розроблюючи адміністративно-правові засади виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден, у 2010 р. [22], зокрема, визначила вперше чи удосконалила такі наукові положення:

1) реєстр судноплавства України (національне класифікаційне товариство) діє на правах державного підприємства на засадах господарського розрахунку, має відповідні повноваження на здійснення функцій державного управління у галузі торговельного мореплавства щодо контролю технічного стану морських суден;

2) як складову системи органів державного управління, – іноземні класифікаційні товариства («визнані організації»), які набули повноважень на здійснення функцій державного управління у галузі торговельного мореплавства щодо контролю технічного стану морських суден;

3) контроль технічного стану морських суден слід розглядати як складову технічного регулювання у сфері господарської діяльності (тобто таку складову, яка не може бути відокремленою із загальнонаціонального процесу), але як таку, що має бути реалізованою з додержанням певних правил, стандартів і процедур, які містяться у міжнародних договорах України (тобто з урахуванням правових наслідків набуття Україною правового статусу «держава прапору»);

4) державний контроль у галузі торговельного мореплавства стосовно контролю технічного стану морських суден слід розглядати як: а) вид державного контролю; б) позавідомчий (надвідомчий), спеціальний контроль (з огляду на його зміст, суб'єктний склад і підконтрольний об'єкт); в) наглядову діяльність визнаних організацій (організацій, які отримали повнова-

ження на здійснення цього виду державного контролю) щодо забезпечення законності державного управління у галузі торговельного мореплавства з метою створення умов її безпечного провадження;

– В. В. Байрак приділив увагу адміністративно-правовому регулюванню організації діяльності капітана на водному транспорті [2, с. 20–21] та у 2019 р., зокрема, вперше:

1) класифікував підзаконні нормативно-правові акти, що регулюють організацію діяльності капітана на водному транспорті, за ознаками напрямів його діяльності: що визначають організацію управління екіпажем судна або портовою службою; спрямовані на забезпечення технічного управління судном; із забезпечення безпеки судноводіння; по запобіганню забрудненню природного середовища; з підтримання порядку на об'єктах водного транспорту;

2) запропонував прийняти Закон України «Про безпеку на водному транспорті», яким визначити: систему органів безпеки; заходи протидії актам незаконного втручання у діяльність водного транспорту та порядок застосування заходів адміністративного примусу; повноваження капітанів судна та порту у сфері безпеки; порядок зберігання та застосування табельної вогнепальної зброї при забезпеченні особистої безпеки, безпеки людей та майна, що перебувають на судні та в порту; механізм здійснення державного нагляду та контролю за діяльністю, пов'язаною з організацією та забезпеченням безпеки на водному транспорті;

3) наголосив на доцільності доповнення частинами 5 і 6 ст. 65 Кодексу торговельного мореплавства України щодо процедури здійснення затримання («ізоляції») підозрюваної особи до прибуття судна в порт.

Враховуючи бланкетний (відсилочний) характер норм кримінального законодавства, що регламентують відповідальність за порушення правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту, по відношенню до вищенаведених положень адміністративного права, зазначені здобутки вчених адміністративістів, безперечно, також повинні стати основою побудови розроблюваної методики розслідування.

Аналогічно, відштовхуючись від вказаних положень науки адміністративного права про існування міжнародного морського адміністративного права, обов'язковості цих норм для судноплавних компаній, капітанів та інших осіб, які приймають участь у мореплаванні, навіть у випадку відсутності ратифікації компетентними органами держави прапора конвенцій та кодексів, що містять такі норми [див.: 20], в рамках нашого дослідження необхідно докладно проаналізувати роботи таких фахівців у сфері міжнародного права як О. І. Белова, М. В. Блажівська, О. В. Богдан, В. Бойович, В. Л. Вишневський, І. В. Дмитриченко, Д. О. Нікіша, Г. Г. Серета [див.: 3–6; 8; 10; 16; 23].

Вперше на монографічному рівні міжнародно-правові аспекти забезпечення безпеки мореплавства у 2005 р. було розглянуто у дисертаційному дослідженні В. Бойовича [6]. Досліджуючи актуальні аспекти забезпечення безпеки мореплавства, автором, зокрема, вимоги такого забезпечення поділені на п'ять груп, що відносяться до: проектування суден, їх конструкції й устаткування; контролю при будівництві; експлуатації (укомплектування екіпажа, перевезення, зв'язок та ін.); організації пошуку і рятування; контролю в портах і організації розслідування аварій [6, с. 11].

Об'єктивно, найбільш цікавим для мети даної роботи є дисертаційне дослідження В. Л. Вишневського 2021 р. «Міжнародно-правова регламентація розслідування морських аварій та інцидентів», в якому зроблено наступні основні пропозиції щодо вдосконалення міжнародно-адміністративних (службових) процедур розслідування:

– для цілей розслідування аварійних морських подій за основу пропонується обрати дефініції, визначені Кодексом міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварій та інцидентів на морі 2008 року та критерій класифікації на основі їх наслідків, зважаючи на необхідність виконання обов'язку держав щодо надання Міжнародній морській організації звітів по кожній дуже серйозній аварії (very serious casualty). Аварійні морські події розподілено на:

а) морська аварія – подія або послідовність подій, які призвели до наслідків, що сталися у прямому зв'язку з експлуатацією судна та пов'язаними з цим діями членів екіпажу, вчиненими без прямого умислу: загибель людини або серйозне тілесне ушкодження (таке, що призвело до непрацездатності на період понад 72 години, протягом 7 днів з отримання ушкодження); зникнення людини з судна; загибель, передбачувана загибель або залишення екіпажем судна; пошкодження судна; посадка судна на ґрунт або позбавлення його можливості руху або участь у зіткненні; збитки, завдані морській інфраструктурі за межами судна, які могли б серйозно загрожувати безпеці самого судна, іншого судна або окремої особи; серйозна шкода навколишньому середовищу (що призвела, за оцінкою зацікавленої держави, до суттєвого шкідливого впливу на навколишнє середовище) або можлива серйозна шкода навколишньому середовищу, викликана пошкодженням судна / суден. Морські аварії розподілено на:

a-1) дуже серйозні аварії, тобто такі, що спричинили повну загибель судна чи смерть людини, або заподіяли серйозну шкоду навколишньому середовищу;

a-2) морські аварії, що не підпадають під ознаки дуже серйозних аварій;

б) морський інцидент – подія або послідовність подій, інших, ніж морська аварія, що відбулися в прямому зв'язку з експлуатацією судна та пов'язаними з цим діями членів екіпажу, вчиненими без прямого умислу, які загрожували б безпеці або збільшили б небезпеку для судна, людей або навколишнього середовища [8, с. 151–152];

– констатовано сформованість у міжнародному морському праві інституту розслідування морських аварій, що базується на положеннях:

а) Міжнародних конвенцій «Про вантажну марку» 1966 р., «По запобіганню забрудненню з суден» 1973 р., «Про охорону людського життя на морі» 1974 р., Конвенції ООН «З морського права» 1982 р. та інших [див.: 8];

б) документів та баз даних Міжнародної морської організації (її Комітету з безпеки на морі): Кодекс міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварій та інцидентів на морі 2008 р.; Глобальна інтегрована система інформації про судноплавство із базою даних про морські аварійні події та звіти з розслідування морських аварій, надані державами;

– пропозиція внести у Кодекс торговельного мореплавства України та Закон України «Про морські порти України» доповнення у вигляді відсилання до порядку обліку та розслідування

морських аварійних подій Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами 2006 року. Прийняття такого порядку на законодавчому рівні [8, с. 156–157];

– необхідність приведення у відповідність до положень Кодексу ІМО з розслідування морських аварій 2008 р. двох підзаконних нормативно-правових актів, що встановлюють порядок проведення розслідувань аварійних морських подій: Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами 2006 року та Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних подій із суднами флоту рибної промисловості 2017 року;

– на виконання Директиви Європейського Парламенту та Ради ЄС 2009/18/ЄС від 23 квітня 2009 р. про встановлення фундаментальних принципів, що регулюють розслідування аварій на морському транспорті, обґрунтовано необхідність створення в Україні окремого, спеціалізованого органу з розслідування морських аварій та інцидентів для проведення слідчих дій і підготовки уніфікованих звітів за результатами відповідно до міжнародних стандартів з наступною передачею до Міжнародної морської організації [8, с. 11, 158–159].

Поряд із зазначеними здобутками В. Л. Вишневського, також слід підкреслити важливість роботи Г. Г. Середи, якою в 2010 р. досліджувалася міжнародно-правова регламентація кримінальної юрисдикції держав у межах внутрішніх вод і у територіальному морі, та, зокрема, ряд суттєвих наукових положень було сформульовано вперше чи удосконалено [23]:

– визначено структуру договірної міжнародно-правового механізму регламентації кримінальної юрисдикції стосовно злочинів, учинених на морі, який складають три категорії міжнародних угод: 1) міжнародні угоди, що регламентують міжнародне співробітництво у боротьбі зі злочинністю (так звані антикримінальні конвенції); 2) конвенції з міжнародного морського права, які регламентують правовий статус і правовий режим морських просторів, включаючи питання кримінальної юрисдикції; 3) двосторонні угоди, що регламентують взаємини держав у вирішенні юрисдикційних питань;

– надано визначення поняття «інтердикція» як компонента морської кримінальної юрисдикції – примусової юрисдикції щодо морських суден, що забезпечує можливість здійснення кримінального переслідування осіб, які вчинили злочини на морі, та суттєво відрізняє її від кримінальної юрисдикції щодо злочинів, учинених на суходутній території держави;

– розроблено та запроваджено в науковий обіг концепцію «конвенційної» морської кримінальної юрисдикції, право на яку держава, що не є державою прапора, одержує на підставі відповідних міжнародних угод;

– наукову позицію, відповідно до якої юридична природа морської кримінальної юрисдикції щодо злочинів, вчинених у внутрішніх водах і територіальному морі, обумовлюється правовим статусом місця злочину як державної території, внаслідок чого, як загальне правило, існує пріоритет кримінальної юрисдикції місцевої влади над юрисдикцією держави прапора судна і третіх держав;

– концепцію квазітериторіальної кримінальної юрисдикції держави прапора, яка ґрунтується на положенні, згідно з яким для пояснення правової природи цієї юрисдикції судно розглядається як умовна територія («квазітериторія») держави, прапор якої воно несе;

– запропоновано прийняття Протоколу до Конвенції з морського права 1982 р., в якому на багатосторонньому рівні мають бути відображені, серед іншого, два відносно самостійні комплекси питань: 1) міжнародно-правова регламентація примусової юрисдикції щодо іноземних суден (інтердикції) у внутрішніх водах і територіальному морі; 2) міжнародно-правова регламентація обмежень права прибережної держави здійснювати кримінальне переслідування членів екіпажів іноземних морських суден, яким інкримінується вчинення певної визначеної категорії злочинів на борту суден, що перебувають у внутрішніх водах або територіальному морі.

О. І. Белою у 2008 р. морська безпека держави визначена базовим елементом державної морської політики, що потребує вдосконалення у напрямках: розроблення в державі єдиних систем навігаційного, гідрографічного, гідрометеорологічного забезпечення та картовидавництва, інформаційної системи висвітлення надводної обстановки в акваторіях Чорного та Азовського морів і Керченській протоці; створення Державної системи безпеки судноплавства України згідно з рекомендаціями Міжнародної морської організації; приведення технічного стану суден у відповідність з вимогами міжнародних конвенцій і національних правил; уведення стандартів якості підготовки плавкладу у відповідності до вимог міжнародних конвенцій «Про підготовку і дипломування моряків та несення вахти» 1978 року з поправками та «Про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти» 1995 року [3].

Досліджуючи проблему імплементації норм міжнародного морського права, М. В. Блажівська Конвенцію ООН з морського права 1982 р. визначила ключовим елементом цієї галузі як полісистемної структури, оскільки вона не лише вимагає адаптації національних систем права до своїх вимог і стандартів, а через таку адаптацію призводить і до певної гармонізації правових норм різних національних систем права (та правових систем) між собою. Здійснюючи імплементацію, тобто вживаючи національно-правові та організаційні заходи, державі доцільно не лише приводити систему права у відповідність з нормами міжнародного морського права, а й гармонізувати його з морським правом інших держав, принаймні географічних сусідів, з якими є «спільне» море [4, с. 194–195].

Інші із зазначених дисертаційних досліджень з наукової спеціальності «міжнародне право» або присвячені теоретичним проблемам інституціалізації морської практики у формуванні сучасного міжнародного морського права (Д. О. Нікіша) [16], або актуальним на свій час завданням розмежування морських просторів між прибережними державами та їх правового режиму у чорноморсько-азовському басейні (О. В. Богдан, Г. В. Дмитриченко) [5; 10].

Висновки. Сучасний стан криміналістичних досліджень характеризуються відсутністю монографічних робіт, безпосередньо присвячених проблематиці методики розслідування порушень правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту.

Основою формування такої методики повинні стати роботи фахівців з кримінального права та кримінології (А. М. Припути, Н. А. Федчун, В. М. Пруса), адміністративного права (Т. В. Аверочкиної, В. В. Байрак, Д. А. Іванова, А. П. Калініченка, Т. М. Плачкової, В. А. Селезньова, В. В. Серафімова, В. О. Сергійчик) та фахівців у сфері міжнародного права

(О. І. Белою, М. В. Блажівської, О. В. Богдана, В. Бойовича, В. Л. Вишневського, І. В. Дмитриченка, Д. О. Нікіши, Г. Г. Середи).

Актуальними криміналістичними завданнями щодо розроблення визначеного предмету дослідження повинні стати: визначення теоретичних положень методики розслідування порушення правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту (класифікації кримінальних правопорушень, міжнародно-правової регламентації порядку розслідування); формування криміналістичної характеристики порушення правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту; обставини, що підлягають доказуванню, типові слідчі ситуації, невідкладні слідчі (розшукові) дії початкового етапу розслідування; специфіка проведення слідчих (розшукових) дій та використання спеціальних знань на наступному етапі розслідування у кримінальних провадженнях про порушення безпеки руху або експлуатації водного транспорту.

Література:

1. Аверочкина Т. В. Адміністративна юрисдикція України в прибережних водах: автореф. дис. ... доктора юрид. наук: 12.00.07. Одеса, 2018. 35 с.
2. Байрак В. В. Адміністративно-правове регулювання організації діяльності капітана на водному транспорті: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Одеса, 2019. 237 с.
3. Белою О. І. Міжнародно-правові аспекти державної морської політики України та юридичні проблеми її реалізації в сучасних умовах: автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.11. Київ, 2008. 20 с.
4. Блажівська М. В. Імплементація норм міжнародного морського права: правова теорія і практика: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.11. Київ, 2005. 223 с.
5. Богдан О. В. Правовий режим морських просторів Чорноморсько-Азовського басейну: перспективи розвитку: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.11. Київ, 2005. 239 с.
6. Бойович В. Міжнародно-правові аспекти забезпечення безпеки мореплавства в СР Югославії: автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.11. Київ, 2003. 17 с.
7. Брильов О. А. Арешт суден на забезпечення морських вимог (цивільні аспекти): дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Одеса, 2005. 195 с.
8. Вишневський В. Л. Міжнародно-правова регламентація розслідування морських аварій та інцидентів: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.11. Київ, 2021. 188 с.
9. Голюк В. В. Підвищення ефективності та оптимізація руху суден при маневруванні: дис. ... докт. техн. наук: 05.22.13. Одеса, 2020. 291 с.
10. Дмитриченко І. В. Розмежування морських просторів між прибережними державами у міжнародному морському праві: теорія і практика: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.11. Київ, 2002. 240 с.
11. Іванов Д. А. Інформаційно-правові основи забезпечення безпеки мореплавства: автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.07. Одеса, 2008. 19 с.
12. Калініченко А. П. Адміністративно-правові засади нагляду та контролю за безпекою судноплавства в Україні: автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.07. Одеса, 2011. 21 с.
13. Клепікова О. В. Правове регулювання перевезень вантажів морським транспортом: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2003. 227 с.
14. Кульбацький А. А. Підвищення ефективності судноводіння на водних шляхах України з застосуванням сучасних інформаційних технологій: дис. ... канд. техн. наук: 05.22.13. Одеса, 2021. 292 с.
15. Неход І. М. Формування державної морської політики України в розрізі створення дієвих бізнес-моделей розвитку портів: дис. ... докт. економ. наук: 08.00.03., 08.00.04. Одеса, 2018. 558 с.

16. Нікіша Д. О. Інституціалізація морської практики у формуванні сучасного міжнародного морського права: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.11. Київ, 2011. 18 с.
17. Плачкова Т. М. Адміністративно-правове забезпечення безпеки мореплавства в Україні: дис. ... докт. філософ. наук: 081 «Право». Одеса, 2020. 216 с.
18. Прытула А. М. Кримінально-правова охорона виключної (морської) економічної зони України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Одеса, 2010. 19 с.
19. Прус В. М. Забезпечення безпеки міжнародного судноплавства кримінально-правовими методами. Монографія. Одеса: ЛАТСТАР, 2000. 204 с.
20. Селезньов В. А. Організаційно-правові основи управління безпекою мореплавства: автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.07. Одеса, 1998. 29 с.
21. Серафимов В. В. Адміністративний примус у сфері торговельного мореплавства: автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.07: Одеса, 2000. 22 с.
22. Сергійчик В. О. Адміністративно-правові засади виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Одеса, 2010. 19 с.
23. Середа Г. Г. Міжнародно-правова регламентація кримінальної юрисдикції держав у внутрішніх водах і територіальному морі: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.11. Київ, 2010. 19 с.
24. Федчун Н. О. Кримінологічна безпека мореплавства та кримінально-правові засоби її забезпечення: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Одеса, 2014. 20 с.

Lohinov O. The state of scientific development of the problem of methods of investigating violations of traffic safety rules or water transport operation

Summary. The article is devoted to the issue of determining the degree of scientific development of the problem of investigating violations of traffic safety rules or water transport operation and outlining issues that require further scientific development. It was established that so far among the domestic monographic studies on criminology, the problem of methods of investigating violations of traffic safety rules or water transport operation and outlining issues that require further scientific development has not been covered. It is emphasized that the basis of the formation

of such a methodology should be the works of specialists in criminal law and criminology (A.M. Prytula, N.A. Fedchun, V.M. Prusa), administrative experts (T.V. Averochkina, V.V. Bayrak, D.A. Ivanova, A.P. Kalinichenko, T.M. Plachkova, V.A. Seleznyova, V.V. Serafimova, V.O. Serhiychuk) and experts in the field of international law (O.I. Belova, M.V. Blazhievska, O.V. Bohdan, V. Boyovych, V.L. Vishnevsky, I.V. Dmytrychenko, D.O. Nikisha, H.G. Seredy).

It is emphasized that the scientific provisions laid down by the specified specialists of criminal law and criminology should become the basis of the formation of the forensic methodology for investigation violations of traffic safety rules or water transport operation. Along with this, it is stated that, taking into account the blanket (reference) nature of the norms of criminal legislation, which regulate responsibility for violations of traffic safety rules or water transport operation, in relation to the provisions of administrative law, the mentioned achievements of administrative scientists should certainly also become the basis for the construction of the developed methods of investigating. Among the works in the field of international law, the following achievements of the dissertation research of V. Boyovych are particularly emphasized, who, while investigating the actual aspects of maritime security, in particular, divided the requirements of such security into five groups, which belong to: the design of ships, their construction and equipment; control during construction; exploitation; search and rescue organizations; control in ports and organization of accident investigations.

It was concluded that at this time the following urgent scientific tasks require a scientific solution: the formation of a forensic characterization of violations of the rules of traffic safety or operation of water transport, circumstances to be proven, typical investigative situations, urgent investigative (detective) actions of the initial stage of the investigation, the specifics of conducting investigations (investigative) actions and the use of special knowledge at the next stage of the investigation of criminal proceedings on violations of traffic safety or the operation of water transport.

Key words: state of scientific development of the problem, investigation of criminal offenses, methods of investigating of criminal offenses, safety of movement or water transport operation, criminal offenses of rules of safety of movement or water transport operation.