



**Кримінальний процес та криміналістика**

УДК 343.1

**DOI** <https://doi.org/10.5281/zenodo.16733837>

**Проведення процесуальних дій на повітряному, морському чи річковому судні, що перебуває за межами України та їх порівняння з законодавством інших країн**

**Наливайко Євгеній Олександрович**

кандидат юридичних наук,

заступник начальника відділу правових питань

та договірної роботи Юридичного департаменту

Державної інспекції архітектури та містобудування України,

м. Київ, Україна

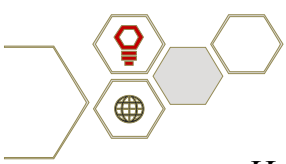
**Прийнято: 15.07.2025 | Опубліковано: 26.07.2025**

*Анотація.* Досліджуючи процесуальні дії на повітряному, морському чи річковому судні, що перебуває за межами України під прапором або з розпізнавальним знаком України, слід зазначити, що законодавець відніс їх до особливих порядків кримінального провадження, та у главі 41 КПК України визначив порядок та підстави здійснення таких процесуальних дій.

Водночас аналіз процесуального законодавства надає підстави зазначити про певні неузгодженості а подекуди і прогалини норм закріплених у главі 41 КПК України їх конкуренцію із загальними нормами кримінального процесу.

Відтак у даній статті проаналізовані деякі процесуальні/слідчі дії передбачені статтею 520 КПК України.

Досліджений досвід застосування процесуального законодавством, здійснення слідчих дій на судні такими країнами як: Англія, Австралія, Італія.



*На підставі проведеного дослідження у законодавстві Італії запропоновано звернути увагу, зокрема на норми, що надають командиру судна статус судового поліцейського повноваження якого регламентовані у статті 55 Кримінально-процесуального кодексу Італії, а також на нормативне закріплення складання рапорту про передачу особи до компетентного прокурора.*

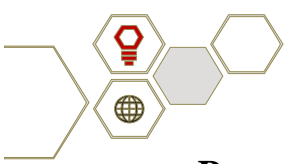
*У законодавстві Австралії та Англії, на основі аналізу ключових положень справ *Royal Caribbean Cruises Ltd v Rawlings* та *King v Franklin*, особливо відмічений загальний принцип верховенства права, який обумовлює обмеження повноважень капітана судна вимогами необхідності справи.*

*На підставі проведеного аналізу запропоновано внести зміни до абзацу другого частини 1 статті 522 КПК України надавши також іншій службовій особі право затримати особу на строк, необхідний для її доставлення на територію України.*

*Крім того рекомендовано доповнити норми процесуального законодавства передбачивши можливість застосувати капітану судна або іншої службової особі, яка здійснила законне затримання особи на судні також загальні запобіжні заходи визначені у статті 176 як альтернативу тимчасовому запобіжному заходу - затриманню на «необмежений час».*

*Запропоноване доповнення законодавчих норм України передбачивши у виняткових випадках створення та направлення процесуальної групи безпосередньо на повітряне, морське чи річковому судні, що перебуває за межами України.*

**Ключові слова:** *службова особа, капітан, прокурор, законне затримання особи, обшук.*



## Procedural Actions Performed on Aircraft, Maritime, or Inland Waterway Vessels Located Outside Ukraine: Comparative Overview with International Legal Regulations

**Yevhenii Oleksandrovykh Nalyvaiko**

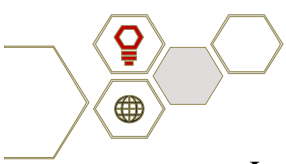
PhD in Law,  
Deputy Head of the Legal Affairs and Contract Management Division,  
Legal Department of the State Inspectorate for Architecture  
and Urban Planning of Ukraine,  
Kyiv, Ukraine

***Abstract.** When studying procedural actions on an aircraft, sea, or river vessel located outside Ukraine under the flag or with the identification mark of Ukraine, it should be noted that the legislator classified them as special procedures of criminal proceedings, and in Chapter 41 of the Criminal Procedure Code of Ukraine, defined the procedure and grounds for such procedural actions.*

*At the same time, an analysis of procedural legislation provides grounds to point out certain inconsistencies and, in some cases, gaps in the norms enshrined in Chapter 41 of the Criminal Procedure Code of Ukraine with the general norms of criminal proceedings.*

*Thus, this article analyzes some procedural/investigative actions provided for in Article 520 of the Criminal Procedure Code of Ukraine.*

*The experience of applying procedural legislation and conducting investigative actions on vessels by countries such as England, Australia, and Italy has been studied. Based on the conducted research, it is proposed in Italian legislation to pay particular attention to norms that grant the ship's commander the status of a judicial police officer, whose powers are regulated in Article 55 of the Italian Criminal Procedure Code, as well as to the normative consolidation of the report on transferring a person to the competent prosecutor.*



*In the legislation of Australia and England, based on the analysis of key provisions in cases such as *Royal Caribbean Cruises Ltd v Rawlings* and *King v Franklin*, the general principle of the rule of law is especially noted, which limits the powers of the ship's captain with the requirement of necessity of the case.*

*Based on the conducted analysis, it is proposed to amend the second paragraph of part 1 of Article 522 of the Criminal Procedure Code of Ukraine, allowing another official also to have the right to detain a person for the period necessary for their delivery to Ukrainian territory.*

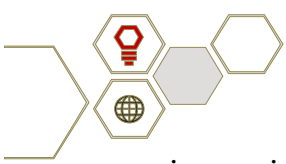
*Additionally, it is recommended to supplement the norms of procedural legislation by providing the possibility for the captain of a vessel or another official who lawfully detained a person on the vessel to also apply general preventive measures provided for in Article 176 as an alternative to a temporary preventive measure — detention for an "indefinite period".*

**Keywords:** *official, captain, prosecutor, lawful detention of a person, search.*

**Постановка проблеми.** Актуальність обраної тематики обумовлена необхідністю аналізу як теоретичного так і практичного аспекту проведення процесуальних та слідчих дій на повітряному, морському чи річковому судні, що перебуває за межами України у порівнянні із процесуальним законодавством провідних країн світу. Проведення такого аналізу дозволить надати конкретні пропозиції та рекомендації стосовно удосконалення діючих процесуальних норм та визначити подальшу концепцію їх застосування.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Обрану проблематику досліджували такі науковці як В. Галаган [4], І. Данилова [7], О. Калачова, О. Комарницька, В. Навроцька [5], В. Фрич [6] та інші. Можливо вказати, що наукові думки зазначених науковців безперечно привертають увагу до проблемних питань, існуючих прогалів у процесуальному законодавстві та спрямовані на його вдосконалення.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** Складність досліджуваної тематики, недосконалість законодавства, а також



відсутність сталої практики з розслідування злочинів, а відтак і здійснення необхідних процесуальних/слідчих дій, вчинених на повітряному, морському чи річковому судні, що перебуває за межами України, вказує на необхідність вивчення і вдосконалення обраної теми.

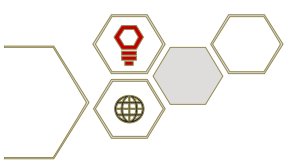
Отже, потенційний внесок полягає у комплексному аналізі законодавства, що регламентує здійснення процесуальних та слідчих дій на повітряному, морському чи річковому судні, що перебуває за межами України, їх порівнянні з законодавством інших країн, а також дослідженні прецедентів судової практики які використовують країни англо-саксонської правової сім'ї.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання).** Метою статті є порівняння процесуального законодавства України з законодавством інших країн щодо правової можливості здійснення процесуальних/слідчих дій на повітряному, морському чи річковому судні, що перебуває за межами України та надання пропозицій щодо внесення відповідних змін та доповнень до діючих процесуальних норм.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** На початку нашого дослідження окреслимо, які саме процесуальні/слідчі дії на повітряному, морському чи річковому судні, що перебуває за межами України будуть проаналізовані, а також зазначимо якими законодавчими актами вони регламентовані.

Відтак вважаю за необхідне звернути увагу на слідчі дії, здійснення яких передбачено статтею 520 КПК України, а саме: застосування заходів забезпечення кримінального провадження у вигляді тимчасового вилучення майна, здійснення законного затримання особи, обшук житла чи іншого володіння особи і особистого обшуку без ухвали суду, огляд місця вчинення кримінального правопорушення [1].

Усі зазначені слідчі дії передбачені КПК України. Крім цього слід зазначити, що регламентація вищевказаних слідчих дій не обмежується КПК України, а також вони стисло передбачені у Кодексі торгового мореплавства України [3]. До того ж детально визначаються Інструкцією про порядок



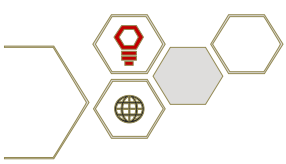
проведення процесуальних дій під час кримінального провадження на морському чи річковому судні України, що перебуває за межами України під прапором або з розпізнавальним знаком України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні затвердженою наказом Генерального прокурора України від 14.11.2012 № 112 (далі Інструкція) [2].

Положення зазначеної Інструкції безумовно спрямовані на деталізацію проведення процесуальних дій під час кримінального провадження на морському чи річковому судні України, що перебуває за межами України під прапором України, хоча слід пам'ятати, що відповідно до статті 1 КПК України порядок кримінального провадження на території України визначається лише кримінальним процесуальним законодавством України.

Відтак перша процесуальна дія, яка передбачена статтею 520 КПК України і яку ми будемо досліджувати це здійснення законного затримання особи. Відповідно до положень частини 1 статті 522 КПК України капітан судна України має право затримати особу на строк, необхідний для її доставлення на територію України. Однак перед ретельним дослідженням процесуальних моментів затримання особи на кораблі можливо зазначити, що на невідповідність процесуальних норм, які наведені у гл. 41 КПК України зазначають В. Галаган та О. Колачова, які приділяють особливу увагу початку такого досудового розслідування, зазначаючи, що відповідь на питання, яка саме службова особа і відповідно до якого процесуального порядку починає досудове розслідування, є неконкретною і лише частковою [4, с. 2]. Тобто науковці підкреслюють спірність запроваджених у гл. 41 КПК України норм з самого початку досудового розслідування.

Повертаючись безпосередньо до законного затримання особи на судні хочеться зауважити, що наведені норми містять одразу декілька спірних моментів, які не узгоджуються як безпосередньо із нормами глави 41 КПК України так і з загальними нормами КПК України.

По перше положення статті 519 КПК України встановлюють обов'язок капітану судна призначити іншу службову особу, уповноважену на вчинення



процесуальних дій, якщо він є потерпілим внаслідок вчинення відповідного кримінального правопорушення. У той же час статтею 522, яка регламентує строк затримання прямо вказано, що затримати особу на строк, необхідний для її доставлення на територію України має право саме капітан судна.

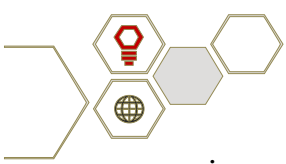
Слід зазначити, що така невідповідність законодавства не залишалась не поміченою і пунктом 4.2.7. Інструкції передбачено, що затримати особу на строк, необхідний для її доставлення на територію України має право не лише капітан судна а й уповноважена особа [2]. Однак з метою дотримання правової визначеності можливо запропонувати внести зміни до абзацу другого ч. 1 ст. 522 КПК України виклавши її наступним чином: капітан судна України або інша службова особа має право затримати особу на строк, необхідний для її доставлення на територію України.

По друге досить спірним видається право на фактичне «безстрокове» затримання (не відоме скільки часу судно може перебувати у плаванні), визначене ч. 1 ст. 522 КПК враховуючи загальні норми КПК України.

Так, вимоги ст. 211 КПК України вказують, що строк затримання особи без ухвали слідчого судді, суду не може перевищувати сімдесяти двох годин з моменту затримання, а після 60 годин затримання особа вже повинна бути доставлена до слідчого судді для обрання запобіжного заходу.

На не узгодженість законодавства з досліджуваного питання також вказує і В. Навроцька яка звертає увагу, що строк затримання особи капітаном українського судна може перевищувати 72 години, що не узгоджується як із положенням ч.2 ст.29 Конституції України, так і з положеннями ч.1 ст.211 КПК України [5. с. 165]

При цьому погоджуючись з особливістю обставин які існують при здійсненні процесуальних та слідчих дій на судні все ж таки необхідно зауважити, що задум законодавця, який передбачав доставлення затриманої особи на протязі 60 годин до слідчого судді полягав у вирішенні питання щодо по перше наявності підстав для обрання запобіжного заходу взагалі, а по друге



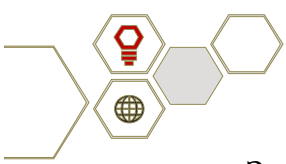
вирішення виду запобіжного заходу (особисте зобов'язання, домашній арешт, взяття на поруки, застава, тримання під вартою).

Таким чином у затриманій особі була альтернатива стосовно можливого застосування запобіжного заходу, а обрання запобіжного заходу у вигляді тримання під вартою є найбільш суворим, винятковим запобіжним заходом, який застосовується виключно у випадках коли не можливо застосувати менш суворий запобіжний захід.

Виходячи з положень пункту 4.2.15. Інструкції де зазначено, що особа, затримана за підозрою у вчиненні кримінального правопорушення, повинна бути поміщена в спеціально ізольоване, охоронюване приміщення на судні та за її поведінкою встановлюється цілодобове спостереження слід дійти висновку, що по своїй суворості законне затримання на судні можливо прирівняти до такого запобіжного заходу як тримання під вартою.

У той же час, відповідно до діючих норм ст. 522 КПК України капітан судна одноособово на тривалий (невизначений) час наділений повноваженнями які надають йому право затримати особу. Аналіз розділу 4 Інструкції, які саме регламентують підстави та порядок затримання особи за підозрою у вчиненні кримінального правопорушення дозволяють дійти думки, що в цілому зазначена проблема не усунена, хоча і вибірково деталізовані деякі особливості такого затримання.

Так відповідно до положень розділу 4 Інструкції, зокрема, зазначено, що затримання до неповнолітнього може застосовуватися лише в разі, якщо він підозрюється у вчиненні тяжкого чи особливо тяжкого злочину, за умови, що застосування іншого запобіжного заходу не забезпечить запобігання ризикам, зазначеним у статті 177 КПК України. Також підкреслені вимоги КПК України щодо окремої категорії осіб таких як суддя та народний депутат України, відповідно до яких їх затримання не може бути без згоди Верховної Ради України [3].



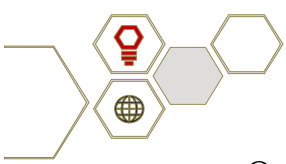
З цього приводу слід зазначити, що вказані норми Інструкції опосередковано згадують про наявність інших запобіжних заходів, однак механізм їх застосування не передбачений ні КПК України ні Інструкцією.

Науковці не залишили поза увагою означені проблемні питання під час затримання особи, зокрема В. Фрич, О. Комарницька вказували, що з одного боку, законодавець не регламентує детального порядку затримання особи, хоча і наголошує на його застосуванні такою службовою особою, як капітан судна; з другого боку – зазначає про важливість та специфічність цього запобіжного заходу, надавши право його застосовувати слідчому судді, суду, але не визначає спрощеної процедури його застосування при вчиненні злочину на судні [6, с. 114].

Схожої думки притримувалася і І. Данилова яка у підсумку запропоновувала законодавче передбачити особливість затримання особи, яка вчинила кримінальне правопорушення на морському чи річковому судні, що перебуває за межами України під прапором України, якщо це судно приписано до порту, розташованому в Україні [7, с. 275].

На підтримку своєї позиції В. Фрич і О. Комарницька навели слушний приклад рішення ЄСПЛ, а саме: (правову позицію ЄСПЛ, викладену у п. 60 рішення від 06 листопада 2008 р. у справі «Слов проти України») після спливу певного проміжку часу навіть обґрунтована підозра у вчиненні злочину не може бути єдиним виправданням тримання під вартою підозрюваного [8].

Продовжуючи думку науковців також наведемо правову позицію ЄСПЛ викладену у п. 79 рішення від 10 лютого 2011 р. у справі «Харченко проти України», у якій Суд нагадав, що питання про те, чи є тривалість тримання під вартою обґрунтованою, не можна вирішувати абстрактно. Воно має вирішуватися в кожній справі з урахуванням конкретних обставин, підстав, якими національні органи мотивували свої рішення, та належно задокументованих фактів, на які посилався заявнику своїх клопотаннях про звільнення з-під варти [9].



Отже існує чимало прогалин і питань які потребують вирішення у разі здійснення законного затримання капітаном судна особи дії якої можуть свідчити про вчинення кримінального правопорушення. Саме тому вдається доцільним проаналізувати з даної проблематики досвід інших країн світу.

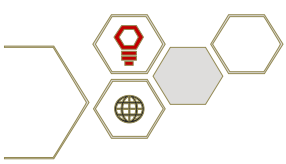
При цьому слід зазначити, що на відміну від Українського процесуального законодавства, у процесуальному законодавстві Європейських країн та країн англо-саксонської правової сім'ї відсутній спеціальний розділ з досліджуваного питання. Дана обставина значно ускладнює порівняння та вказує на необхідність проведення комплексного аналізу законодавства провідних країн світу.

Отже першою іноземною країною законодавство якої буде досліджено буде Італія. Розпочнемо з того, що у відповідності до положень ст. 1235 «Codice della Navigazione» (Навігаційного кодексу Італії) судовими поліцейськими є командири суден або повітряних суден, стосовно злочинів, скоєних на борту під час навігації, а також стосовно дій судової поліції, наказаних судовим органом, та делегувань, організованих судовим органом [10].

У свою чергу у відповідності до статті 55 Кримінально-процесуального кодексу Італії судова поліція повинна, навіть за власною ініціативою, виявляти злочини, запобігати їх доведенню до подальших наслідків, розшукувати винних, здійснювати необхідні дії для забезпечення джерел доказів та збирати все інше, що може бути корисним для застосування кримінального закону.

Здійснювати будь-яке розслідування та діяльність, наказані або делеговані судовим органом [11].

Таким чином за законодавством Італії командир судна у разі скоєння злочину отримає повноваження судових поліцейських та згідно ст. 1237 Навігаційного кодексу Італії якщо злочин скоєно під час плавання, командир судна або повітряного судна, до того, як залишити місце першої посадки та в будь-якому випадку протягом двадцяти чотирьох годин після такої посадки, повинен передати осіб, які перебувають під арештом або утримуються під вартою, а також рапорти, скарги, звіти, інші зібрані документи, висновки та докази морським властям або органам, відповідальним за внутрішнє



судноплавство, або місцевим повітряним властям Королівства; або, за кордоном, консульським властям, або, за їх відсутності, командирам військових кораблів, які перебувають у цьому місці.

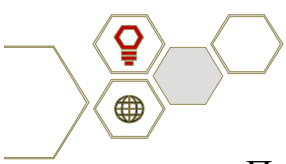
Зазначені органи повинні скласти рапорт про передачу, який вони повинні негайно передавати разом з документами та доказами компетентному прокурору Короля-Імператора. Ці ж органи також повинні наказати, щоб особи, які перебувають під арештом або утримуються під вартою, трималися у судових в'язницях [10].

З огляду на наведене можна виділити декілька важливих аспектів запроваджених у законодавстві Італії, які відсутні в Україні. По перше це надання командирі судна статусу судового поліцейського повноваження якого регламентовані у статті 55 Кримінально-процесуального кодексу Італії, а по друге нормативне закріплення складання рапорту про передачу особи до компетентного прокурора.

Країни англо-саксонської правової сім'ї законодавство яких ми дослідимо буде Австралія та Англія. Аналіз законодавчих норм Австралії дозволяє ще раз зауважити про відсутність у процесуальному законодавстві спеціальних положень стосовно розслідування злочинів на судні та повноважень капітана у разі виникнення правопорушень.

До основних законодавчих актів Австралії якими регламентуються повноваження капітана у разі скоєння злочину на судні слід віднести Закон про навігацію (Navigation Act 2012), Закон про безпеку на морі (Marine Safety Law), Морские постановления (Marine Orders).

Зокрема параграфом 17 Закона про безпеку на морі визначено, що капітан внутрішнього комерційного судна, виконуючи обов'язки капітана судна, повинен: (а) вживати належних заходів для забезпечення власної безпеки; та (б) вживати належних заходів для безпеки осіб, які можуть постраждати від його чи її дій чи бездіяльності. (2) Капітан внутрішнього комерційного судна не повинен необґрунтовано наражати на небезпеку безпеку іншої особи під час виконання обов'язків капітана судна [12].

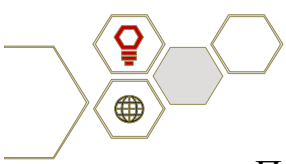


При цьому важливо зазначити, що в Австралії не існує єдиного федерального Кримінального процесуального кодексу, кожний штат і територія мають у тому числі свої процесуальні закони, що у підсумку призводить до того, що до одного з вирішальних елементів кримінального правосуддя Австралії можна віднести прецеденти судової практики. Один з таких «прецедентів» пропонується у якості прикладу.

Так, розглянемо справу *Royal Caribbean Cruises проти Rawlings*, у якій Апеляційний суд, Верховний суд Нового Південного Уельса Австралії підтвердив позицію австралійського законодавства щодо повноважень капітана затримувати особу на борту. При цьому судом фактично визнана відсутність чітких правових норм які б визначали повноваження капітана у даному випадку. Зокрема судом наведена досить цікава думка про те, що здається, що жодні австралійські органи влади не розглядали питання про повноваження капітана австралійського судна арештовувати або утримувати під вартою будь-яку особу на судні. Як зазначив суддя Віндейер у справі *Скелтон проти Коллінза* на сторінці 135, англійське загальне право, яке успадкувала Австралія, є «сукупністю принципів, здатних застосовуватися до нових ситуацій і певною мірою змінюватися внаслідок розвитку» [13].

Тобто можливо зробити висновок, що як в законодавстві Англії так і законодавстві Австралії відображена сутність загального права як адаптивної та еволюційної системи. Продовжуючи дану думку хочеться наголосити на тому, що жоден кодекс або нормативно – правовий акт заздалегідь не спроможні повністю врегулювати всі можливі практичні ситуації які можуть виникнути.

У законодавстві Англії та Австралії, коли виникають неврегульовані ситуації, суди застосовують підхід, спираючись на доктрину *stare decisis* (дотримання рішень) яка полягає у доктрині, що вимагає від судів дотримуватися попередніх рішень, забезпечуючи послідовність і передбачуваність у правовій системі, а також *common law reasoning* (аналіз в рамках загального права) базується на аналізі прецедентів у попередніх рішеннях та їх логічному обґрунтуванні.



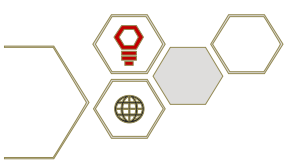
Повертаючись до справи Royal Caribbean Cruises проти Rawlings, для більшого розуміння ситуації у зв'язку з якою капітан затримав, а потім ізолював особу на борту, зазначимо, що затримувана особа А підозрювалась у згвалтуванні тобто в одному з найтяжчих злочинів проти статевої свободи та недоторканості особи. Потерпіла особа у свою чергу наполягала на ізолюванні особи А до прибуття судна до порту пояснюючи це тим, що вона боїться, що особа А може повторити свої дії.

У звіті про вказівки Вотсона Б. присяжним у справі King v Franklin вказано, що принцип верховенства права простий; повноваження капітана обмежуються необхідністю справи [14].

Наведене дозволяє виділити пункт 29 у справі Royal Caribbean Cruises проти Rawlings відповідно до якого капітан будь-якого судна, зареєстрованого у Сполученому Королівстві, може наказати взяти під варту будь-яку особу на борту судна, на той час, поки він вважає це необхідним або доцільним в інтересах безпеки або для збереження належного порядку чи дисципліни на борту судна [10].

А також пункт 31 у якому зазначено про те, що У найновішому виданні справи Clerk & Lindsell on Torts (23-тє видання, 2020, Sweet & Maxwell) у пунктах [14-133] на справу Hook v Cunard наводиться твердження, що капітан судна: ... має право згідно із загальним правом арештувати та утримувати під вартою у розумний спосіб та на розумний термін будь-якого моряка чи іншу особу на борту його судна, якщо він має достатні підстави вважати та дійсно вважає, що такий арешт або утримання під вартою необхідні для підтримки порядку та дисципліни, або для безпеки судна чи осіб чи майна на борту [13].

Варто вказати, що законодавство Англії не обмежується загальними принципами та прецедентним правом, а також встановлює певні Закони які регламентують правозастосування на морі. До одного з таких законів слід віднести Закон Англії та Уельсу Про поліцію та злочинність 2017 року (Policing and Crime Act). Зазначений Закон встановлює правила поведінки правоохоронців на борту суден, включно з процедурою обшуку, арешту, допиту,

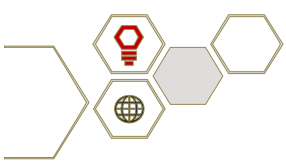


затримання, доставки до берега тощо. Наприклад параграфом 84 Policing and Crime Act передбачено, що співробітник правоохоронного органу може з метою запобігання, виявлення, розслідування або переслідування правопорушення згідно із законодавством Англії та Уельсу здійснювати будь-які повноваження щодо морського правоохоронного процесу стосовно (а) судна Сполученого Королівства у водах Англії та Уельсу, іноземних водах або міжнародних водах; (б) судна без національності у водах Англії та Уельсу або міжнародних водах та у інших визначених випадках. Параграфи 88, 90, 92 Policing and Crime Act регламентують повноваження правоохоронних органів зупиняти, висаджуватися, перенаправляти та затримувати, арештовувати осіб та вилучати докази, а також проведення обшуків [15].

Це в певній мірі надає змогу підтримати думку окремих науковців про доцільність доповнення законодавчих норм України і у виняткових випадках передбачити створення та направлення процесуальної групи безпосередньо на повітряне, морське чи річковому судні, що перебуває за межами України.

Наведені та проаналізовані норми законодавства Італії, Австралії та Англії вказують на відсутність комплексно запровадженого процесуального механізму який би чітко регламентував повноваження, діяльність капітана та правоохоронних органів на судні у разі необхідності здійснення процесуальних та слідчих дій після скоєння злочину. У той же час на окремі законодавчі норми діючи у нормативно правових актах досліджених країн слід звернути увагу.

Разом із цим викладене дозволяє запропонувати доповнити норми процесуального законодавства передбачивши можливість застосувати капітану судна або іншої службової особі, яка здійснила законне затримання особи на судні також загальні запобіжні заходи визначені у статті 176 як альтернативу тимчасовому запобіжному заходу - затриманню на «необмежений час», до усіх категорій осіб крім тих які підозрюються у вчинення тяжкого або особливо тяжкого злочину. Стосовно неповнолітніх осіб як раз можливо погодитися із положеннями Інструкції та застосовувати законне затримання на судні лише у разі вчинення тяжких чи особливо тяжких злочинів при цьому у виключних



випадках поміщати неповнолітніх в спеціально ізольоване, охоронюване приміщення на судні.

Наступні слідчі дії які необхідно дослідити, це дії передбачені п.2 ч. 2 ст. 520 КПК України, а саме проведення слідчих (розшукових) дій у вигляді обшуку житла чи іншого володіння особи і особистого обшуку без ухвали суду, огляду місця вчинення кримінального правопорушення в порядку, передбаченому цим Кодексом.

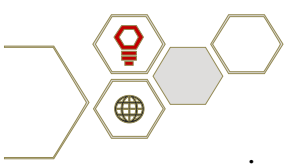
При цьому з огляду на складність даних слідчих дій слід приєднатися до думки І. Данілової яка зазначала, що у КПК України доцільно передбачити невідкладне відрядження слідчо-оперативної групи в разі вчинення тяжкого чи особливо тяжкого злочину за місцезнаходженням морського чи річкового судна, що перебуває за межами України під прапором України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні, та не має можливості у короткі терміни повернутись в Україну для проведення кваліфікованого огляду місця події та зібрання доказів [7, с. 276].

У разі прийняття рішення капітаном судна про здійснення особистого обшуку слід звернути увагу на норми п. 5.9.2. Інструкції, які вказують, що особистий обшук проводиться капітаном судна (уповноваженою особою) з дотриманням правил, передбачених ч. 7 ст. 223 та ст. 236 КПК України. Обшук особи повинен бути здійснений особами тієї ж статі [3].

У свою чергу ч. 5 ст. 236 КПК України вимагає здійснювати обшук особи особами тієї самої статі у присутності адвоката, представника на вимогу такої особи. Неявка адвоката, представника для участі у проведенні обшуку особи протягом трьох годин не перешкоджає проведенню обшуку. Хід і результати особистого обшуку підлягають обов'язковій фіксації у відповідному протоколі.

І тут одразу виникає запитання які потребують окремого наукового дослідження, зокрема, стосовно необхідності залучення адвоката, а також здійснення особистого обшуку особами тієї самої статі.

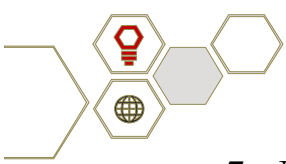
**Висновок.** Проаналізоване процесуальне законодавство України та інших країн світу дозволяє зробити висновок про недосконалість процесуальних



механізмів, що регламентують процесуальні та слідчі дії на морському чи річковому судні, обумовлено перш за все практичною складністю їх реалізації, що у свою чергу вказує на необхідність внесення законодавчих змін та доповнень, а також на подальше наукове дослідження.

## Список використаних джерел

1. Кримінальний процесуальний кодекс України : Закон України від 13.04.2012 р. / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17> (дата звернення: 29.06.2025).
2. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80>
3. 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 від 14.11.2012 р. : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/GP12047.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/GP12047.html)
4. Галаган В.І., Калачова О.М. Особливості початку досудового розслідування при виявленні ознак кримінального правопорушення на території дипломатичних представництв чи консульських установ України. Часопис Національного університету «Острозька академія». Серія «Право». 2013. С.7.
5. Навроцька В.В. Особливі порядки кримінального провадження: монографія. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2021. 169 с.
6. Фрич В.І. Щодо законного затримання особи на повітряному, морському чи річковому судні, що перебуває за межами України під прапором або з розпізнавальним знаком України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні / В.І. Фрич, О.Б. Комарницька // Часопис цивільного і кримінального судочинства. – 2014. – № 5. – С. 118.



7. Данилова І.О. Щодо кримінального провадження на морському чи річковому судні, що перебуває за межами України під прапором України, якщо це судно приписано до порту, розташованому в Україні. Часопис Київського університету права. 2018. С. 273-277.

8.Єлов проти України. 2008. URL:[https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/974\\_433#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/974_433#Text)

9.Харченко проти України. 2011. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/974\\_662#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/974_662#Text)

10. Codice della Navigazione URL: <https://app.toga.cloud/codici/codice-della-navigazione/447/44445/art-1235-ufficiali-ed-agenti-di-polizia-giudiziaria>

11. Codice di procedura penale URL:<https://www.altalex.com/documents/codici-altalex/2014/10/30/codice-di-procedura-penale>

12.Marine Safety Law URL:<https://www.amsa.gov.au/about/regulations-and-standards/national-law-act-2012>

13.Royal Caribbean Cruises проти Rawlings URL:<http://www.austlii.edu.au/cgi-bin/viewdoc/au/cases/nsw/NSWCA/2022/4.html>

14. King vs Frankli URL:<http://www.worldlii.org/int/cases/EngR/1860/117.pdf>

15.Закон Англії про поліцію та злочинність. 2017. URL:<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2017/3/contents>