

БАБЕНКО А. М.,

доктор юридичних наук, професор,
завідувач кафедри
кримінально-правових дисциплін
(Одеський державний університет
внутрішніх справ)
ORCID ID: 0000-0002-9498-2484

МЕРКУЛОВА В. О.,

доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри
кримінально-правових дисциплін
(Одеський державний університет
внутрішніх справ)
ORCID ID: 0000-0002-9977-8861

РЕЗНІЧЕНКО Г. С.,

кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри
кримінально-правових дисциплін
(Одеський державний університет
внутрішніх справ)
ORCID ID: 0000-0001-6386-4154

УДК 347.79:614.81(477)

DOI <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2025.5.2.64>

**ДЕЯКІ ПИТАННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ ТА РОЗСЛІДУВАННЯ НЕНАДАННЯ
ДОПОМОГИ СУДНУ ТА ОСОБАМ, ЩО ЗАЗНАЛИ ЛИХА НА МОРІ**

У статті досліджують проблемні питання кваліфікації та розслідування ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха на морі.

Доводиться, що мізерна кількість зареєстрованих порушень за цією статтею, тягне за собою відсутність судових вироків, а, отже, уникнення відповідальності винних осіб. Відповідно немає усталеного підходу до розмежування кримінальної та дисциплінарної відповідальності. Це створює враження «мертвої норми», що не має реального застосування і реалізації у вигляді кримінальних проваджень і судових вироків.

Наводиться аргументація, що ознакою об'єктивної сторони, яка зумовлює настання кримінальної відповідальності за бездіяльність капітана судна є відсутність "серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажирів". Проте фактично використовується "оціночне поняття", змісту якого не надається тлумачення. Законодавець не визначає, які саме обставини слід вважати серйозною небезпекою – погодні умови, технічний стан судна чи ризик для екіпажу. Це породжує суб'єктивізм під час кваліфікації та оцінки дій капітана і, відповідно, є фактором, який дає можливість уникнути кримінальної відповідальності.

Зазначається, що проблеми кваліфікації кримінального проступку, передбаченого ст. 284 КК України, зумовлені насамперед тим, що законодавець



криміналізував етично зрозумілу поведінку (обов'язок рятувати), але не забезпечив її чітко сформульованою та зрозумілою кримінально-правовою нормою. Без уточнення оціночних понять і без напрацювання сталої судової практики норма й надалі залишатиметься малозастосовуваною. Водночас актуальність її зростає з огляду на розвиток торговельного та військового мореплавства.

Доводиться, що розслідування кримінального правопорушення з ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха на морі (ст.284 КК України) на практиці має певні складнощі.

Ключові слова: кваліфікація, доказування, розслідування, кримінальні правопорушення, криміналістична інформація, запобігання, кримінально-процесуальні рішення, морська безпека, ненадання допомоги судну, міжнародний досвід, безпека руху, транспортна безпека.

Babenko A.M., Merkulova V.O., Reznichenko G.S. Some issues of qualification and investigation of failure to provide assistance to a vessel and persons in distress at sea

In the article, I examine the problematic issues of qualification and investigation of failure to provide assistance to a vessel and persons in distress at sea.

It is proven that the meager number of registered violations under this article leads to the absence of court verdicts, and, consequently, to the avoidance of liability of the guilty parties. Accordingly, there is no established approach to the distinction between criminal and disciplinary liability. This creates the impression of a "dead norm" that has no real application and implementation in the form of criminal proceedings and court sentences.

The argument is presented that the sign of the objective side, which determines the onset of criminal liability for the inaction of the ship's captain, is the absence of "serious danger to his ship, its crew and passengers." However, in fact, an "evaluative concept" is used, the content of which is not interpreted. The legislator does not specify which circumstances should be considered a serious danger - weather conditions, the technical condition of the vessel, or the risk to the crew. This creates subjectivity when qualifying and evaluating the captain's actions and, accordingly, is a factor that makes it possible to avoid criminal liability.

It is noted that the problems of qualifying a criminal offense, provided for in Article 284 of the Criminal Code of Ukraine, are primarily due to the fact that the legislator criminalized ethically understandable behavior (the duty to save), but did not provide it with a clearly formulated and understandable criminal law norm. Without clarification of the valuation concepts and without the development of consistent judicial practice, the norm will continue to remain rarely applied. At the same time, its relevance is growing due to the development of commercial and military shipping.

It is proved that the investigation of the criminal offense of failure to provide assistance to a vessel and persons in distress at sea (Article 284 of the Criminal Code of Ukraine) in practice has certain difficulties.

Key words: qualification, evidence, investigation, criminal offenses, forensic information, prevention, criminal procedural decisions, maritime safety, failure to provide assistance to a vessel, international experience, traffic safety, transport safety.

Вступ. Однією з ключових гарантій безпеки на морі є обов'язок кожного судновласника чи капітана надавати допомогу іншим суднам та людям, які зазнали лиха. Цей обов'язок закріплений не лише у міжнародних актах – таких як Конвенція ООН з морського права 1982 року [1], Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. [2], Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року [3], Конвенція про рятування



1989 року [4], але й у національному законодавстві України, зокрема у статті 284 Кримінального кодексу України [5], де передбачено відповідальність за ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха. Встановивши кримінальну відповідальність за таку бездіяльність, Україна фактично імплементувала загальноцивілізаційний принцип пріоритету людського життя над майновими чи комерційними інтересами. Однак, попри наявність цієї кримінально-правової норми, на практиці під час розслідування кримінальних правопорушень виникає чимало проблем із її застосуванням, кваліфікацією та доказуванням протиправних дій.

Аналіз статистичних відомостей Офісу Генерального Прокурора України за період з 2021 по жовтень 2025 років свідчить, що відсутні зареєстровані випадки фіксації кримінальних проступків за статтею 284 КК України. Лише у 2022 році зареєстровано 1 випадок вчинення кримінального проступку за цією статтею [13]. Таку ситуацію з однієї сторони можна пояснити воєнним станом, введеним на території України з лютого 2022 року, але з іншого боку, це є свідченням складнощів під час розслідування та доказування протиправних дій, а також недосконалості законодавчої техніки побудови диспозиції статті 284 КК України, яка фактично не містить детального чіткого опису бездіяльності, яка може тягти кримінальну відповідальність, та створює підстави для її уникнення.

Мізерна кількість зареєстрованих порушень за цією статтею, тягне за собою відсутність судових вироків, а, отже, уникнення відповідальності винних осіб. Відповідно немає усталеного підходу до розмежування кримінальної та дисциплінарної відповідальності. Це створює враження «мертвої норми», що не має реального застосування і реалізації у вигляді кримінальних проваджень і судових вироків.

Питання кримінально-правової охорони в транспортній сфері розглядали у своїх наукових працях О.О. Балобанов, І. О. Дрішлюк, М. І. Коржанський, В.О. Мисливий, В.Я. Тацій, та інші вчені. Безпосередньо проблеми ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха досліджували Н.О. Федчун, Ю.С. Ромашева, А.А. Купрій, М. Ю Дворецький і інші, проте незважаючи на численні наукові дослідження у цій сфері, питання кваліфікації ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха все ще потребують свого уточнення.

Постановка завдання. Мета статті полягає в дослідженні проблематики кваліфікації та розслідування ненадання допомоги судну і особам, що зазнали лиха та формуванні позицій щодо удосконалення чинного кримінального законодавства.

Результати дослідження. На міжнародному рівні з урахуванням того, чи спрямована допомога особі або судну, що зазнають лиха на морі, деталізація правового регулювання здійснюється відповідними окремими міжнародними конвенціями. Так, міжнародне правове регулювання надання допомоги особам, які зазнали лиха на морі, здійснюється на підставі Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (Конвенція SOLAS 74/88, Правило 33 Глави V), а також Міжнародної конвенції про пошук і рятування на морі 1979 року (Конвенція SAR 79), учасником яких є Україна відповідно до Закону України від 03.06.1999 № 728 та постанови Верховної Ради України від 17.11.1992 № 2786. Зазначені міжнародні акти закріплюють принцип обов'язкового надання такої допомоги на безоплатній основі.

Натомість надання допомоги судну, яке зазнає лиха на морі, врегульовується Конвенцією про рятування 1989 року (Конвенція SALVAGE), учасницею якої є Україна відповідно до Закону України від 22.03.2017 № 1968-VIII. Зазначений міжнародний акт передбачає оплатний характер рятувальних дій як щодо самого судна, так і щодо вантажу, що перебуває на ньому.

Невиконання міжнародного зобов'язання щодо надання допомоги особі або судну, що зазнають лиха на морі, тягне за собою різні правові наслідки залежно від об'єкта правової охорони, зокрема: у разі ненадання допомоги людині виникає загроза її життю та здоров'ю; у випадку ненадання допомоги судну та/або вантажу, з одного боку, заподіюється майнова шкода власнику судна та/або вантажу, а з іншого – створюється ризик забруднення морського середовища нафтою, уламками, небезпечними речовинами тощо.



На національному рівні кримінальна відповідальність за ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха, передбачена статтею 284 КК України, яка розташована законодавцем у розділі XI Кримінального кодексу України «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» [6]. Відповідно родовим об'єктом будуть виступати суспільні відносини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, а видовим - суспільні відносини у сфері безпеки руху та експлуатації водного або річкового транспорту.

Проте серед науковців у галузі кримінального права немає одностайності у визначенні об'єкта посягання за статтею 284 Кримінального кодексу України. Так, Федчун Н.А. вважає, що правопорушення, пов'язані із ненаданням допомоги на морі, посягають на суспільні відносини у сфері безпеки судноплавства, які передбачають дотримання широкого спектру технічних та правових норм по забезпеченню безпеки на морі, яка пов'язана із судноводінням [7, с. 111].

На думку Осадчого В.І. безпеку руху та експлуатації транспорту можна визначити як такий стан функціонування транспорту, коли працівники транспорту, інші учасники руху дотримуються нормативно визначених настанов в сфері експлуатації транспорту та безпеки руху, за яких створюються умови відсутності будь-яких загроз (небезпек) [8, с.196]

На думку В.В. Сташиса, В.Я. Тація об'єктом злочину, що передбачений ст. 284 КК України є безпека осіб, що зазнають лиха на водних шляхах, а також безпеку руху і експлуатації водного транспорту [9, с. 347-349].

Купрій А.А. вважає, що «порушення міжнародного зобов'язання щодо надання допомоги людині або судну, які терплять лихо на морі, мають різні наслідки за об'єктами охорони, а саме:

під час ненадання допомоги людині виникає ризик для здоров'я та життя людини;

під час ненадання допомоги судну та / або вантажу виникають з одного боку матеріальна шкода для власника судна та / або вантажу, з іншого – ризик забруднення моря нафтою, уламками, шкідливими речовинами тощо» [10, с.104].

Потерпілими від кримінального проступку виступають екіпаж та пасажир судна, яке зазнало лиха; особи, які зазнали лиха на морі або іншому водному шляху.

Об'єктивна сторона передбачає відповідальність за бездіяльність, яка проявляється у ненаданні допомоги у разі зіткнення з іншим судном екіпажу і пасажиром останнього, а також зустрінутим у морі або на іншому водному шляху особам, які зазнали лиха, якщо капітан судна мав можливість надати таку допомогу без серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажирів.

Склад цього кримінального проступку є формальним і не передбачає настання наслідків, хоча саме вони є підставою для віднесення цього діяння до категорії кримінальних правопорушень [11, с. 309].

Слушною є висловлена у науковій літературі думка, що "...небезпечність ненадання допомоги на морі складається в тому, що в ускладнених природних умовах водних шляхів під час або природних явищ, таких як шторм, ураган, смерч, торнадо тощо, або під час навігаційного інциденту (аварійної події) із судном, рятування здебільшого залежить від сторонньої допомоги, яка має вирішальне значення для врятування людини або судна від загибелі. Крім того, у разі якщо судно з екіпажем та пасажиром після зіткнення з іншим судном терпить лихо, наслідки ненадання їх допомоги можуть привести до такої категорії аварійної події, як дуже серйозна аварія, яка спричиняє людські жертви. Так, кількість членів екіпажу морських суден є значеною (може складати 20 і більше членів), а у разі, якщо терпить лихо пасажирське судно, то ненадання допомоги може спричинити до тисяч загиблих людей" [12, с.105].

Ознакою об'єктивної сторони, яка зумовлює настання кримінальної відповідальності за бездіяльність капітана судна є відсутність "серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажирів", проте фактично використовується "оціночне поняття", змісту якого не надається тлумачення. Законодавець не визначає, які саме обставини слід вважати серйозною небезпекою – погодні умови, технічний стан судна чи ризик для екіпажу. Це породжує



суб'єктивізм під час кваліфікації та оцінки дій капітана і, відповідно, є фактором, який дає можливість уникнути кримінальної відповідальності.

Суб'єктом цього кримінального проступку є капітан судна або особа, яка виконує його обов'язки.

З суб'єктивної сторони має місце умисна форма вини - капітан судна має усвідомлювати можливість надати допомогу без серйозної небезпеки і свідомо відмовитися це зробити. Але на морі ситуації часто розвиваються стрімко: шторм, відсутність зв'язку, небезпека для власного екіпажу. Тому довести, що капітан мав реальну можливість і безпечно міг допомогти дуже складно, що знову впливає на кваліфікацію скоєного та можливість уникнення кримінальної відповідальності.

Проблеми кваліфікації кримінального проступку, передбаченого ст. 284 КК України, зумовлені насамперед тим, що законодавець криміналізував етично зрозумілу поведінку (обов'язок рятувати), але не забезпечив її чітко сформульованою та зрозумілою кримінально-правовою нормою. Без уточнення оціночних понять і без напрацювання сталої судової практики норма й надалі залишатиметься малозастосовуваною. Водночас актуальність її зростає з огляду на розвиток торговельного та військового мореплавства.

Як нами вже зазначалося вище, розслідування кримінального правопорушення з ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха на морі (ст.284 КК України) на практиці має певні складнощі. Описана нами процедура щодо кваліфікації цих кримінальних правопорушень, у разі виявлення вказаних ознак у діях особи, виступає законодавчим підґрунтям та підставою для внесення відповідної інформації у ЄРДР. За таких обставин виявлені дії набувають процесуальної форми, що оформлюється у вигляді прийняття обґрунтованого рішення про початок досудового розслідування дій з ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха на морі (ст.284 КК України). У процесі розслідування відповідними суб'єктами кримінального провадження здійснюється встановлення в діях суб'єкта кримінальної відповідальності вище описаних ознак складу кримінального правопорушення. Крім цього, особа, яка проводить розслідування має виявити обставин вчиненого кримінального правопорушення, встановлення місця, часу, коло осіб, підозрюваних у його вчиненні, встановлення потерпілих від ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха на морі. Важливою обставиною, що підлягає доказуванню є визначення характеру завданої шкоди від правопорушення та її розмірів. Це здійснюється шляхом пошуку і збирання криміналістично значимої інформації. Відповідним суб'єктом розслідування проводиться збирання доказів про причетність (непричетність) особи/осіб до вчинення кримінального правопорушення.

Система діяльності з розслідування ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха на морі (ст.284 КК України) включає такі елементи, як суб'єкт розслідування, який ухвалює відповідні рішення під час здійснення певних процесуальних дій; функції суб'єкта, що знаходять прояв у вигляді певних пізнавально-пошукових дій; мета – встановлення істини у кримінальному провадженні і неухильне дотримання закону; процесуальні завдання – викриття злочину, виявлення винних, відшкодування шкоди; предмет діяльності – процесуально значуща інформація щодо доказування ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха на морі (ст.284 КК України); процесуальні наслідки для осіб, які вчинили кримінальне правопорушення, передбачене ст.284 КК України[14, с.799-808].

Висновки. Розслідування кримінального правопорушення з ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха на морі (ст.284 КК України) на практиці має певні складнощі. Правильна кваліфікація цих кримінальних правопорушень виступає законодавчим підґрунтям та підставою для внесення відповідної інформації у ЄРДР та притягнення винних осіб до кримінальної відповідальності. У процесі розслідування відповідними суб'єктами кримінального провадження здійснюється встановлення в діях суб'єкта кримінальної відповідальності вище описаних ознак складу кримінального правопорушення. Крім цього, особа, яка проводить розслідування має виявити обставин вчиненого кримінального правопорушення, встановлення місця, часу, коло осіб, підозрюваних у його вчиненні, встановлення потерпілих від ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха на морі.



Важливою обставиною, що підлягає доказуванню є визначення характеру завданої шкоди від правопорушення та її розмірів.

З метою усунення законодавчих прогалин та складнощів у правозастосовній діяльності, пропонуємо диспозицію статті 284 Кримінального кодексу України викласти у такій редакції: «Ненадання допомоги капітаном судна в разі зіткнення з іншим судном екіпажу та пасажиром останнього, а також зустрінутим у морі або на іншому водному шляху особам, які зазнали лиха, якщо він мав можливість надати таку допомогу без серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажирів, що пов'язана з погодними умовами, технічним станом судна чи ризиком для життя та здоров'я членів екіпажу»

Список використаних джерел:

1. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права. URL: <http://consultant.parus.ua/?doc=0005WDC64C> (дата звернення: 08.11.2025).
2. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. URL : <https://marad.gov.ua/ua/npa/mizhnarodna-konvenciya-pro-ohoronu-lyudskogo-zhittya-na-mori-1974-roku-solas-74> (дата звернення: 08.11.2025)
3. Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_138#Text (дата звернення: 08.11.2025)
4. Міжнародна конвенція про рятування 1989 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_045#Text (дата звернення: 08.11.2025)
5. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.2001 № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 08.11.2025)
6. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.2001 № 2341-III. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 08.11.2025)
7. Федчун Н.А. Ненадання допомоги особам, що зазнали лиха на морі: проблеми визначення об'єкту посягання. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія ПРАВО*. 2016. Випуск 36. Том 2. С. 109-113.
8. Осадчий В. І. Предмет злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Вісник НТУУ «КПІ». Серія «Політологія. Соціологія. Право»*. 2011. 2 (14). С. 194-201.
9. Кримінальне право України: Особлива частина : підручник / Ю. В. Баулін, В. І. Борисов, В. І. Тютюгін та ін.; за ред. В. В. Сташиса, В. Я. Тація. – 4-ге вид., переробл. і допов. – Х. : Право, 2010. – 608 с.
10. Купрій А.А. Незаконні акти на морі, спрямовані проти безпеки морського судноплавства. *Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Право*. 2021. Вип. 22. С. 102-115.
11. Балабанов О. О. Актуальні питання відповідальності за ненадання допомоги судна та особам, що зазнали лиха на морі, в умовах виконання Україною міжнародних зобов'язань. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2019. № 6. С. 310– 313.
12. Купрій А.А. Незаконні акти на морі, спрямовані проти безпеки морського судноплавства. *Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Право*. 2021. Вип. 22. С. 102-115.
13. Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування. <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2>. (дата звернення: 06.11.2025)
14. Жуков А.А. Діяльність з виявлення, розкриття та розслідування кримінальних правопорушень. *ДВНЗ «УжНУ» Електронне наукове видання «Аналітично-порівняльне правознавство»*. 2024. №5. С.799-808.

Дата першого надходження рукопису до видання: 21.09.2025

Дата прийнятого до друку рукопису після рецензування: 20.10.2025

Дата публікації: 28.11.2025

