

**ТЕОРЕТИКО-ПРИКЛАДНІ ЗАСАДИ ДОКАЗУВАННЯ У КРИМІНАЛЬНОМУ
ПРОВАДЖЕННІ ЩОДО ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ МОРСЬКОГО
ТА РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ****THEORETICAL AND APPLIED PRINCIPLES OF PROOF IN CRIMINAL PROCEEDINGS
CONCERNING OFFENSES IN THE SPHERE OF MARITIME AND RIVER TRANSPORT**

Проданець Н.М., к.ю.н., доцент кафедри кримінально-правових дисциплін
Одеський державний університет внутрішніх справ
orcid.org/0000-0002-1117-1652

Горбаньов І.М., к.ю.н., с.н.с., доцент, професор кафедри кримінально-правових дисциплін
Одеський державний університет внутрішніх справ
orcid.org/0000-0002-4100-605X

Федоров І.В., к.ю.н., доцент кафедри кримінально-правових дисциплін
Одеський державний університет внутрішніх справ
orcid.org/0000-0002-8234-7977

Стаття присвячена висвітленню теоретико-прикладних засад доказування у кримінальному провадженні щодо правопорушень у сфері морського та річкового транспорту.

Зазначено, що специфіка таких проваджень зумовлюється технічною складністю судноплавних засобів, особливостями місця події, мінливістю навігаційних умов, а також транскордонним характером морських і річкових перевезень, що потребує врахування норм національного та міжнародного права.

Обґрунтовано, що доказування у справах зазначеної категорії має комплексний характер і поєднує процесуальні, технічні та міжнародно-правові елементи, адже встановлення фактичних обставин правопорушень на морському та річковому транспорті потребує одночасного застосування норм кримінального процесуального законодавства, аналізу спеціальної технічної й навігаційної інформації, а також врахування вимог міжнародних договорів і стандартів безпеки судноплавства.

Проаналізовано предмет доказування з врахуванням вимог кримінального процесуального законодавства та специфіки встановлення технічного стану суден, дотримання навігаційних і експлуатаційних норм, а також правомірності управлінських рішень капітана і професійних дій членів екіпажу в конкретних умовах судноплавства.

Підкреслено, що визначення меж предмета доказування у таких кримінальних провадженнях передбачає не лише фіксацію факту порушення правил безпеки, а й комплексне дослідження причинно-наслідкових зв'язків між неправомірною поведінкою осіб і настанням суспільно небезпечних наслідків, наприклад, заподіянням шкоди життю та здоров'ю людей, майновим інтересам або довкіллю, що важливо для правильної кримінально-правової кваліфікації події та обґрунтування процесуальних рішень.

Аргументовано, що принципове значення у таких кримінальних провадженнях мають технічні та навігаційні джерела доказів, зокрема судові журнали, навігаційні карти, технічна та експлуатаційна документація суден, записи переговорів екіпажу, а також цифрові дані автоматичних систем ідентифікації суден і навігаційних приладів.

Наголошено, що коректна інтерпретація інформації, отриманої з судової документації, навігаційних приладів і цифрових систем, є вирішальним чинником для відтворення об'єктивної картини події, встановлення фактичних обставин правопорушення та формування обґрунтованої доказової бази у кримінальному провадженні.

Констатовано, що допустимість доказів у кримінальних провадженнях щодо правопорушень на морському та річковому транспорті залежить від суворого дотримання процесуальних вимог кримінального процесуального законодавства та міжнародних стандартів морського права, наприклад, положень міжнародних конвенцій і рекомендацій міжнародних морських організацій.

Ключові слова: кримінальне провадження, доказування, предмет доказування, допустимість доказів, морський транспорт, річковий транспорт, навігаційні дані, спеціальні знання.

The article is devoted to highlighting the theoretical and applied principles of evidence in criminal proceedings regarding offenses in the field of sea and river transport.

It is noted that the specificity of such proceedings is due to the technical complexity of shipping vehicles, the peculiarities of events, the variability of navigation conditions, as well as the cross-border nature of sea and river transportation, which requires taking into account the norms of national and international law.

It is substantiated that evidence in detection cases has a categorically complex nature and the creation of procedural, technical and international legal elements, however, establishing factual information about offenses in sea and river transport requires the simultaneous application of the norms of criminal procedural legislation, analysis of special technical and navigational information, as well as taking into account the requirements of international treaties and standards of shipping safety.

The subject of proof was analyzed taking into account the requirements of criminal procedural legislation and the specifics of establishing the technical status of vessels, compliance with navigation and operational standards, as well as the legality of the captain's management decisions and the professional actions of members operating in specific shipping conditions.

It was signed that determining the scope of the subject of proof in such criminal proceedings involves not only fixing the fact of a violation of safety rules, but also a comprehensive study of the cause-and-effect relationships between the unlawful behavior of individuals and the occurrence of socially dangerous consequences, for example, causing harm to the life and health of people, property interests or the environment, which is important for correct behavior. criminal-legal qualification of events and substantiation of procedural decisions.

It is argued that technical and navigational sources of evidence are of fundamental importance in such criminal proceedings, in particular ship's logs, navigational charts, technical and operational documentation of vessels, records of crew negotiations, as well as digital data of the automatic identification system of vessels and navigational devices.

It is emphasized that the correct interpretation of information obtained from judicial documentation, navigational devices and digital systems is a decisive factor in reproducing an objective picture of the event, establishing the actual facts of the offense and forming a substantiated evidentiary base in criminal proceedings.

It is stated that the admissibility of evidence in criminal proceedings regarding offenses in maritime and river transport depends on strict compliance with the procedural requirements of criminal procedural legislation and international standards of maritime law, for example, the provisions of international conventions and recommendations of international maritime organizations.

Key words: criminal proceedings, evidence, subject of evidence, admissibility of evidence, maritime transport, river transport, navigational data, special knowledge.

Актуальність проблеми. Україна як морська держава, з розгалуженою мережею внутрішніх водних шляхів, інтегрована у світову систему торговельного мореплавства, що в умовах сучасних викликів, зокрема забезпечення роботи стратегічних логістичних коридорів, висуває підвищені вимоги до правової захищеності цієї сфери. Інтенсивність судноплавства неминуче супроводжується ризиками вчинення кримінальних правопорушень - від екологічних злочинів до порушень правил безпеки руху, що потребує формування дієвого механізму розслідування, де центральне місце посідає процес доказування.

Специфіка водного середовища, що характеризується агресивністю, нестабільністю гідрометеорологічних чинників та значною віддаленістю об'єктів від берегової лінії, створює умови, за яких доказова інформація може бути викривлена або безповоротно втрачена за короткий проміжок часу. Це породжує певну проблематику, бо традиційні криміналістичні методики, орієнтовані на сухопутний простір. Це вимагає розробки особливих теоретичних засад фіксації специфічної обстановки. Нагальною є потреба у розробці стандартів верифікації цифрових даних сучасних навігаційних систем, таких як AIS та VDR, які функціонують на іноземних проприетарних алгоритмах, що ускладнює їх інтеграцію в національне кримінальне судочинство як належних доказів. Специфіка доказування у кримінальних провадженнях щодо правопорушень на морському та річковому транспорті зумовлена технічною складністю засобів судноплавства, мінливістю обставин на місці вчинення правопорушення та необхідністю прямого застосування міжнародних стандартів безпеки мореплавства (UNCLOS, SOLAS, MARPOL). Особливої актуальності набуває дослідження ролі капітана судна як суб'єкта, наділеного функціями дізнання згідно з нормами КПК України. Подвійність його правової природи - як керівника екіпажу та уповноваженої службової особи, що потребує наукового обґрунтування системи «стримувань і противаг». Потреба вдосконалення теоретико-прикладних засад в цій сфері обумовлена специфікою вилучення судової документації та критичним значенням спеціальних знань для встановлення причинно-наслідкових зв'язків між порушенням навігаційних правил і настанням суспільно небезпечних наслідків. Таким чином, наукова новизна та практична значущість обраної теми полягають у формуванні цілісної концепції доказування на водному транспорті, яка б поєднувала класичні засади кримінального процесу з інноваційними техніко-криміналістичними засобами, забезпечуючи невідворотність покарання при повному дотриманні процесуальних гарантій.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Різні питання стосовно проблеми доказування у кримінальному провадженні щодо правопорушень на морському та річковому транспорті досліджували такі науковці, як В.В. Вапнярчук, Я.В. Жидовцев, О.В. Коваленко, К.В. Коломієць, О.П. Макарова, Ю.Л. Мельничук, Л.В. Мілімко, В.Р. Саламаха та А.А. Шищенко. Вони висвітлюють особливості збору, перевірки та оцінки доказів, роль технічних і навігаційних даних, значення цифрових доказів, а також міжнародно-правові аспекти та експертні дослідження для встановлення причинно-наслідкових зв'язків і забезпечення законності кримінального провадження.

Мета дослідження - проаналізувати теоретичні засади та розробити прикладні рекомендації щодо збирання,

перевірки й оцінки доказів у кримінальних провадженнях на морському та річковому транспорті.

Виклад основного матеріалу дослідження. Доказування у кримінальному провадженні є ключовим механізмом забезпечення законності та правосуддя, покликаним встановлювати істину і захищати права та свободи учасників процесу. Відповідно до положень Кримінального процесуального кодексу України, воно передбачає діяльність слідчого, прокурора та суду щодо збирання, перевірки та оцінки доказів для визначення наявності або відсутності обставин, що мають процесуальне значення.

У кримінальних провадженнях, що стосуються морського та річкового транспорту, виконання цих завдань ускладнюється через специфіку місця події, технічну складність джерел і міжнародний характер подій, що регулюється Кодексом торгового мореплавства України, Водним кодексом України, а у випадках інцидентів на судах під іноземним прапором - Конвенцією ООН з морського права (UNCLOS) та Міжнародною конвенцією з безпеки життя на морі (SOLAS).

Сучасні наукові дослідження підтверджують, що доказування у кримінальному провадженні поєднує пізнавальні та практичні елементи процесу. Ю. Л. Мельничук зазначає, що результативність цього процесу залежить не лише від формального збирання інформації, а й від об'єктивного встановлення всіх обставин, які мають значення для визначення вини особи та причинно-наслідкових зв'язків подій [11, с. 109-110].

За В. В. Вапнярчук, О. В. Капліна та іншими співавторами, доказування реалізує принципи змагальності сторін і диспозитивності, що забезпечує баланс між державними інтересами та правами учасників процесу навіть у складних умовах водного транспорту з технічними та навігаційними даними, які потребують високої точності [18, с. 2148-2150]. К. В. Коломієць додає, що чітке визначення предмета доказування дозволяє уникнути перевантаження доказової бази непотрібною інформацією та зосередити слідство на критично важливих фактах, які визначають подальший хід провадження [8, с. 194-196].

Предмет доказування визначає межі та спрямованість доказової діяльності. Відповідно до статті 91 КПК України, він включає подію кримінального правопорушення, винуватість особи, форму вини, мотив і мету дій, характер і розмір шкоди та інші обставини юридичного значення [6]. В. Р. Саламаха зазначає, що предмет виконує орієнтуючу функцію, визначаючи коло фактів, які потребують перевірки. У водному транспорті предмет доказування стосується технічних параметрів суден, дотримання навігаційних правил, правильності управлінських рішень капітана та дій членів екіпажу [15, с. 398-399]. Це безпосередньо впливає на оцінку наслідків події та ідентифікацію винуватих осіб. Відповідно до Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, при зіткненні суден необхідно встановити стан рулевого управління, роботу навігаційних приладів та відповідність дій екіпажу правилам безпеки [13]. Предмет також визначає, які експертні висновки слід залучити: технічні, навігаційні або криміналістичні, які документи й записи перевіряти в першу чергу, що гарантує надійність доказової бази.

Процес встановлення фактів складається з трьох взаємопов'язаних елементів: збирання, перевірки та оцінки доказів. О. Л. Дульський та А. В. Коваленко наголошують,

що збирання передбачає виявлення, фіксацію та закріплення інформації для провадження. У кримінальних провадженнях щодо кримінальних правопорушень на водному транспорті джерела доказів мають технічний характер: суднові журнали, навігаційні карти, записи переговорів екіпажу, дані автоматичних систем ідентифікації (AIS), технічна документація суден, результати огляду портової інфраструктури та суден [3, с. 79-81]. При розслідуванні інциденту на іноземному судні може виникнути проблема, коли журнали екіпажу ведуться з порушенням процедури або містять неповні дані, що ускладнює визначення часу маневрів та оцінку дій капітана. Дотримання процесуальних вимог при зборі доказів визначає їхню допустимість та силу у суді, тоді як порушення цих норм може призвести до їх визнання недопустимими відповідно до статті 290 КПК України [6].

Перевірка доказів спрямована на встановлення достовірності, належності та допустимості матеріалів. Оцінка здійснюється судом на основі всебічного і неупередженого аналізу всіх обставин. Р. Хайт підкреслює, що аналіз має логіко-правовий характер і передбачає визначення доказової сили кожного елемента у взаємозв'язку з іншими матеріалами [16, с. 414-416]. Співвіднесення експертних висновків із технічною та навігаційною інформацією дозволяє встановлювати причинно-наслідкові зв'язки між діями осіб і настанням суспільно небезпечних наслідків.

Принцип допустимості доказів є ключовою гарантією прав і свобод учасників процесу. За словами Є. В. Дронова та С. Ю. Ляченко, порушення встановленого порядку здобуття доказів, неналежна фіксація подій на судні або неправильне оформлення технічної документації призводить до їх визнання недопустимими [4, с. 677-677]. У сфері морського судноплавства це має важливе значення, адже порушення процедур може ускладнити співпрацю з іноземними органами та судами відповідно до Конвенції ООН з морського права (UNCLOS), SOLAS та стандартів Міжнародної морської організації (ІМО) [1, с. 360-361].

Кримінальне провадження потребує використання спеціальних знань і методів експертизи. О. П. Макарова зазначає, що застосування криміналістичних і технічних методів, аналіз стану суден та дотримання навігаційних норм дозволяє сформувати надійну доказову базу та забезпечити обґрунтованість висновків у матеріалах кримінальних проваджень щодо кримінальних правопорушень на морському та річковому транспорті [10, с. 207-209].

Кримінально-правова характеристика правопорушень водного транспорту охоплює різноманітні дії, що загрожують безпеці судноплавства, експлуатації суден, економіці та навколишньому середовищу, які передбачені статтями 272, 273, 276 КК України [6]. До них належать порушення правил безпеки руху, службова недбалість, зловживання службовим становищем, контрабанда, незаконне перевезення небезпечних вантажів та екологічні правопорушення, зокрема скидання токсичних речовин або забруднення акваторій. Наявність чітких кримінально-правових норм дозволяє органам досудового розслідування та суду визначати склад правопорушення та застосовувати належні засоби доказування [11, с. 112-113].

Особливості правопорушень на морському та річковому транспорті визначаються їх технічною та навігаційною складністю. Оцінка стану суден, дотримання правил безпеки, правильність управлінських рішень капітана та дій екіпажу вимагає високої точності та спеціальних знань. К. В. Коломієць вказує, що об'єкт доказування охоплює не тільки факт порушення, а й причинно-наслідковий зв'язок між діями конкретних осіб і настанням наслідків [8, с. 197-198]. Зовнішньо-правовий аспект ускладнює процес: події можуть відбуватися у водах, що регулюються Конвенцією ООН з морського права (UNCLOS), або на суднах під іноземним прапором, що потребує дотримання норм міжнародної правової допомоги та статей 197-198 і 290-292 КПК України [5; 6].

Збір доказів у справах водного транспорту ускладнюється специфікою місця події, технічним характером матеріалів та міжнародними нормами, що регулюють морське судноплавство та стандарти безпеки суден. На цьому етапі здійснюють виявлення, фіксацію та процесуальне закріплення інформації з дотриманням правил документування, щоб забезпечити її юридичну достовірність у суді відповідно до статей 143-146 та 290-292 КПК України [6].

На думку А. В. Коваленко, джерела доказів включають суднові журнали, навігаційні карти, записи переговорів екіпажу, дані автоматичних систем ідентифікації (AIS), технічну документацію суден та результати огляду портової інфраструктури [9, с. 578-580]. Під час огляду судна під іноземним прапором встановлено, що журнал маневрів не містив точних часових відміток, а частково були стерті записи переговорів. Це ускладнює встановлення причинно-наслідкових зв'язків і потребує залучення експертів з навігації, морської безпеки та технічного обслуговування, здатних відтворити об'єктивну картину події.

Перевірка та оцінка зібраних доказів дозволяють визначити їх достовірність і встановити справжні причини інцидентів. Некоректне трактування технічних даних, наприклад журналів чи AIS, може призвести до хибних висновків про аварії та правопорушення. Так, співставлення координат із журналів екіпажу та даних AIS показало, що під час зіткнення в порту екіпаж одного судна неправильно виконав маневр через технічну несправність рульової системи. Аналіз таких ситуацій неможливий без залучення фахівців, які можуть відтворити точний стан системи та дій екіпажу.

Логічне поєднання експертних висновків, навігаційних і технічних даних та показань екіпажу забезпечує обґрунтованість процесуальних дій відповідно до статей 84-104 КПК України, Кодексу торгового мореплавства та міжнародних стандартів морського судноплавства [1; 6; 7]. Такий підхід формує надійну доказову базу, знижує ризик помилкового вироку та гарантує законність і обґрунтованість судового рішення.

Аналіз практики Верховного Суду підтверджує, що ключовими у справах водного транспорту є допустимість доказів та обґрунтованість експертних висновків. Порушення процедур огляду судна або неправильне оформлення технічної документації може призвести до недопустимості матеріалів, ускладнюючи доведення вини. У справі щодо забруднення річки хімічними речовинами недотримання процедур оформлення журналів та сертифікатів на судно призвело до визнання частини доказів недопустимими, що змусило слідчих проводити додаткові експертизи та повторні огляди [2, с. 21]. Це відображає практичне значення дотримання процесуальних стандартів та міжнародних норм для забезпечення законності провадження та повної оцінки дій учасників події.

Особливості перевірки доказів у справах водного транспорту також включають міжнародне право. Матеріали, отримані за участю іноземних суб'єктів або на суднах під іноземним прапором, збираються з дотриманням процедур міжнародної правової допомоги та стандартів морського судноплавства, зокрема UNCLOS, SOLAS та норм ІМО. Недотримання таких норм ставить під сумнів допустимість доказів і ускладнює міжнародну взаємодію [1, с. 358-360]. Для забезпечення правильності процедур рекомендується залучати міжнародних експертів, узгоджувати методи збору доказів із компетентними органами інших держав і дотримуватися стандартів морського судноплавства.

Окрема проблематика цифрових доказів у кримінальному провадженні, саме у справах, що пов'язані із морським та річковим транспортом, потребує теоретичного й практичного осмислення, оскільки сучасний процес доказування ґрунтується також на цифровій інформації. У дослідженні Л. В. Мілімо та Ю. В. Жидовцева визна-

частеся, що цифрові докази - це інформація, зафіксована у електронній формі, яка міститься в різних цифрових носіях, серверах чи базах даних і може бути використана для встановлення обставин кримінального правопорушення, а їхня природа потребує спеціального порядку вилучення та перевірки, що відрізняє їх від традиційних доказів у кримінальному процесі України [12, с. 305-307].

Цифрові докази, до яких можна зарахувати дані з автоматичних систем ідентифікації (AIS), записів бортових реєстраторів подорожей (Voyage Data Recorder, VDR) чи електронних навігаційних систем типу ECDIS, за своєю сутністю є електронною інформацією, яка відображає технічні параметри руху судна, навігаційні дії екіпажу та діяльність технічних систем [14, с. 108-110].

Питання автентичності цифрових доказів у кримінальному процесі є предметом окремих наукових праць, де автори підкреслюють, що автентичність та цілісність цифрових даних не можуть бути гарантовані без застосування спеціальних методів цифрово-технічної експертизи, оскільки ці дані можуть бути змінені, пошкоджені або втрачені під час збору, зберігання чи передачі. А. А. Шищенко вказує, що проблеми автентичності цифрових доказів випливають з їхньої мінливої форми, високої залежності від цифрового носія та ризику їхньої втрати, що ставить під сумнів їхню достовірність і допустимість без належного процесуального забезпечення [17, с. 319-321].

Прикметно, що саме недостатнє правове врегулювання статусу цифрових доказів у КПК України та розрив між

науковими підходами і практичним застосуванням призводять до неоднозначної судової практики щодо їхньої допустимості та оцінки. Аналіз практики Верховного Суду та місцевих судів вказує на випадки, коли цифрові або електронні дані визнавалися то як документи, то як речові докази залежно від практичних обставин справи, що вказує на відсутність єдиної методики та стандартів їхнього розгляду.

Висновки. Викладені у статті теоретичні положення та прикладні узагальнення доцільно враховувати при вдосконаленні кримінального процесуального законодавства України та практики його застосування у кримінальних провадженнях щодо правопорушень у сфері морського та річкового транспорту.

Подальший розвиток системи доказування у кримінальних провадженнях щодо правопорушень на водному транспорті об'єктивно зумовлений не тільки технологічним прогресом, а й потребою забезпечення належного стандарту доказування, що відповідатиме сучасним викликам цифрової трансформації. Розширення та уточнення системи процесуальних джерел доказів, удосконалення механізмів залучення спеціальних знань і проведення цифрово-технічних експертиз, а також гармонізація національних процедур із міжнародними стандартами безпеки судноплавства є неминучими та необхідними для забезпечення законності, обґрунтованості процесуальних рішень і захисту прав учасників кримінального провадження.

ЛІТЕРАТУРА

- Білляр К. Л. Типологія інструментів, що приймаються Міжнародною морською організацією (ІМО). *Вісник Київського університету права*. 2015. № 4. С. 357-362.
- Верховний Суд України. Огляд судової практики Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду у провадженнях щодо кримінальних правопорушень проти довілля (рішення, внесені до ЄДРСР, за 2018-2024 роки). Київ, 2025. 31 с.
- Дульський О. Л. Поняття збирання доказів сторонами кримінального провадження. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2024. Т. 85 (4). С. 76-85.
- Дронов Є. В., Ільченко С. Ю. Актуальні питання властивостей доказів у кримінальному провадженні. *Аналітично-порівняльне правознавство*. 2024. № 2. С. 675-679.
- Інструкція про порядок проведення процесуальних дій під час кримінального провадження на морському чи річковому судні України, що перебуває за межами України під прапором або з розпізнавальним знаком України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні: наказ Генерального прокурора України від 14 листопада 2012 р. № 112. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/GP12047.html (дата звернення: 29.09.2025).
- Кримінальний процесуальний Кодекс України від 13 квітня 2012 року №4651-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 9-10, № 11-12, № 13, ст. 88. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text> (дата звернення: 29.09.2025).
- Кодекс торговельного мореплавства: Закон України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР. *Сайт Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 29.09.2025).
- Коломієць К. В. Доктринальні підходи до визначення поняття «предмет доказування» у кримінальному провадженні. *Вісник кримінального судочинства*. 2022. № 3-4. С. 192-200. URL: <https://doi.org/10.17721/2413-5372.2022.3-4/192-200> (дата звернення: 29.09.2025).
- Коваленко А. В. Використання доказів у кримінальному провадженні як складова процесу доказування. *Аналітично-порівняльне правознавство*. 2024. №1. С. 576-582. URL: <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2024.01.101> (дата звернення: 29.09.2025).
- Макарова О. П. Міжнародний досвід використання експертних висновків у кримінальному судочинстві. *Вісник ХНУВС*. 2024. № 3 (106). С. 201-217.
- Мельничук Ю. Л. Поняття допустимості доказів у кримінальному процесі. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2024. Вип. 8 (5). С. 107-115.
- Мілімко Л. В., Жидовцев Я. В. Електронні докази в кримінальному судочинстві України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2025. Т. 3. № 88. С. 302-308.
- Про затвердження Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 516. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0959-06#Text> (дата звернення: 29.09.2025).
- Політова А. С., Чехлай Т. О. Допустимість цифрових доказів у кримінальному провадженні: аналіз судової практики. *Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Право*. 2025. Вип. 9. С. 104-115.
- Саламаха В. Р. Предмет доказування у кримінальних правопорушеннях проти життя та здоров'я особи. *Вісник Кримінологічної асоціації України*. 2026. Т. 33 (3). С. 396-405. URL: <https://doi.org/10.32631/vsa.2024.3.36> (дата звернення: 29.09.2025).
- Хайт Р. Кримінальні процесуальні особливості досудового розслідування на морському транспорті. *Молодий вчений*. 2019. № 11 (75). С. 411-417. URL: <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2019-11-75-91> (дата звернення: 29.09.2025).
- Шищенко А. А. Цифрові докази у кримінальному процесі: проблеми автентичності та допустимості. *Аналітично-порівняльне правознавство*. 2025. Т. 3. № 5. С. 315-321. URL: <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.05.3.46> (дата звернення: 29.09.2025).
- Vapniarchuk V. V., Kaplina O. V., Shumylo M. Ye., Tumanycan A. R. Conceptual Approaches to Understanding the Essence of Proof in the Science of Criminal Process in Ukraine. *Journal of Advanced Research in Law and Economics*. 2019. Vol. 10 (7). P. 2146-2155. URL: [https://doi.org/10.14505/jarle.v10.7\(45\).28](https://doi.org/10.14505/jarle.v10.7(45).28) (дата звернення: 29.09.2025).

Дата першого надходження рукопису до видання: 27.11.2025

Дата прийнятого до друку рукопису після рецензування: 11.12.2025

Дата публікації: 30.12.2025