

Інформаційна довідка
щодо проєкту Закону України
«Про внесення змін до статті 284 Кримінального кодексу України щодо
відповідальності капітанів суден за ненадання допомоги людям, які
зазнають або зазнали лиха»
*(реєстр. № 15461 від 31.07.2026)**

***Анотація.** В інформаційній довідці досліджуються питання удосконалення підстав кримінальної відповідальності за ненадання допомоги особам, які зазнають лиха на морі або на інших водних шляхах, у контексті проєкту Закону України (реєстр. № 15461 від 31.07.2026).*

Проаналізовано відповідність запропонованих змін чинним міжнародно-правовим документам, які встановлюють обов'язок капітана судна надавати допомогу особам, що зазнають лиха, кримінальному законодавству України та правилам техніки нормопроєктування.

За результатами дослідження виявлено ризики, які в подальшому можуть перешкоджати належній реалізації законопроєкту під час правозастосовної діяльності.

***Ключові слова:** кримінальна відповідальність; ненадання допомоги; капітан судна; особа, що зазнала лиха; водні шляхи; штраф.*

Вступ

В умовах збройної агресії російської федерації проти України питання безпеки судноплавства та своєчасного надання допомоги людям, які зазнають лиха на морі й внутрішніх водних шляхах, актуалізуються та набувають особливої гостроти, адже воєнні дії створюють підвищені ризики для цивільного судноплавства, зокрема внаслідок мінної небезпеки, ракетних і дронівих атак, пошкодження портової та іншої критичної інфраструктури. За інформацією Уряду України, озвученою під час 137-ї сесії Ради ІМО, лише у 2026 році станом на початок липня було зафіксовано понад 70 атак на торговельні судна, що становить серйозну загрозу для людського життя на морі та довкілля¹.

За таких обставин особливого значення набуває належне виконання міжнародних зобов'язань щодо рятування людей, які опинилися в небезпеці на морі. Міжнародно-правові документи встановлюють обов'язок капітана судна надавати допомогу особам, що зазнають лиха. Так, відповідно до статті 98 Конвенції ООН з морського права 1982 року кожна держава зобов'язана вимагати від капітана судна, що плаває під її прапором, надання допомоги особам, які перебувають у небезпеці на морі, та прямування з усією можливою швидкістю на допомогу особам, які зазнають лиха, якщо капітан поінформований про потребу в такій допомозі, за умови відсутності серйозної небезпеки для судна, його екіпажу або пасажирів².

Аналогічний обов'язок конкретизовано у правилі 33 глави V Міжнародної конвенції про охорону людського життя на морі 1974 року, відповідно до якого

¹ Міністерство з відновлення, інфраструктури та транспорту України. Новини. URL: <https://mininfra.gov.ua/news/ydetsia-ne-lyshe-pro-ukrainu-a-pro-bezpeku-svitovoi-torhivli-oleksii-kuleba-na-sesii-imo>

² Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права, 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm

капітан судна, здатного надати допомогу, після отримання інформації про лихо має вживати необхідних заходів для порятунку осіб, які перебувають у небезпеці³.

Отже, національне законодавство держав-учасниць має визначати юридичні наслідки умисного або необґрунтованого невиконання такого обов'язку, зокрема шляхом встановлення кримінальної відповідальності у випадках, коли ненадання допомоги становить суспільно небезпечне посягання на життя та здоров'я людини. У цьому контексті показовою для України є французька модель правового регулювання, яка розмежовує загальний обов'язок надання допомоги особам, які зазнають лиха, та спеціальний обов'язок після зіткнення суден. Так, Кодекс транспорту Франції (Code des transports)⁴ містить спеціальні положення про обов'язок капітана щодо надання допомоги на морі. Відповідно до його статті L5262-2 кожен капітан зобов'язаний, якщо це можливо без серйозної небезпеки для судна, екіпажу або пасажирів, надати допомогу будь-якій особі, яка перебуває в морі та наражається на небезпеку загибелі. Невиконання цього обов'язку є кримінальним правопорушенням, і відповідно до статті L5262-5 карається позбавленням волі до двох років та штрафом 3750 євро. Окремо передбачено відповідальність капітана за ненадання допомоги іншому судну, його екіпажу та пасажирам після зіткнення. У разі загибелі однієї чи кількох осіб покарання подвоюється (стаття L5262-6).

З метою уточнення та розширення змісту кримінально-правового обов'язку капітана судна щодо надання допомоги особам, які зазнають лиха, з урахуванням сучасних міжнародних стандартів та особливостей функціонування морського і внутрішнього водного транспорту в умовах збройної агресії проти України, розроблено проєкт Закону України «Про внесення змін до статті 284 Кримінального кодексу України щодо відповідальності капітанів суден за ненадання допомоги людям, які зазнають або зазнали лиха» (реєстр. № 15461 від 31.07.2026) (далі – законопроект), яким пропонується нова редакція статті 284 Кримінального кодексу України (далі – КК України, що передбачає конкретизацію об'єктивних ознак суспільно-небезпечного діяння та збільшення розміру основного покарання у виді штрафу.

Основна частина

Розглядаючи пропоновані зміни до статті 284 КК України крізь призму міжнародно-правового обов'язку капітана судна надавати допомогу особам, які зазнають лиха, варто зазначити, що на відміну від чинної редакції норми, яка пов'язує такий обов'язок із безпосередньою «зустріччю» осіб, законопроект передбачає його виникнення у разі отримання капітаном відповідного повідомлення, що відповідає наведеним вище положенням міжнародно-правових документів.

³ Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі, 1974. URL: <https://marad.gov.ua/ua/npa/mizhnarodna-konvenciya-pro-ohoronu-lyudskogo-zhittya-na-mori-1974-roku-solas-74>

⁴ Code des transports (Кодекс транспорту Франції) (станом на 26 серпня 2026 року). URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000023072760/2026-02-23/?utm

Водночас формулювання «отримання з будь-якого джерела відповідного повідомлення» потребує уточнення відповідно до принципу юридичної визначеності. Оскільки однією з обов'язкових ознак складу кримінального правопорушення як підстави відповідальності є наявність у діях особи вини у формі умислу або необережності, факт надходження повідомлення з будь-якого джерела не повинен автоматично утворювати передумову кримінальної відповідальності. Необхідним є встановлення того, що капітан фактично був поінформований про потребу в допомозі, усвідомлював відповідний характер отриманої інформації та мав реальну можливість здійснити необхідні дії. Тобто для настання кримінальної відповідальності матиме значення не сам факт отримання повідомлення, а фактична обізнаність капітана про потребу в допомозі та реальна можливість її надати.

Виключення із чинної статті 284 КК України положення про відповідальність за ненадання допомоги екіпажу та пасажиром судна, з яким відбулося зіткнення, не узгоджується із обов'язком капітана судна надати допомогу особам, що зазнали лиха, та значно звужує сферу кримінально-правової охорони.

Пропоноване словосполучення «відповідного повідомлення» унеможлиблює розуміння змісту такого повідомлення, ступеня його достовірності або можливості для капітана ідентифікувати ситуацію як небезпечну для життя чи здоров'я людей. За відсутності відповідних критеріїв виникає ризик надмірно широкого тлумачення кримінально-правової заборони, за якого відповідальність може ставитися у залежність від самого факту отримання інформації, достовірність або достатність якої капітан об'єктивно не мав можливості перевірити. На наш погляд, більш доцільною видається конструкція, орієнтована безпосередньо на міжнародно-правову формулу, а саме: «якщо капітан був поінформований про потребу в допомозі».

Відповідно до змісту пропонованої редакції статті 284 КК України реалізація обов'язку капітана судна надати допомогу пов'язана з реальною можливістю капітана надати допомогу та відсутністю обставин, що об'єктивно робили б її надання небезпечним або нерозумним. Такими обставинами можуть бути, зокрема, небезпечні гідрометеорологічні умови, технічний стан судна, характер аварії, відстань до місця лиха, масштаб загрози, наявність інших рятувальних засобів, а в умовах збройного конфлікту – мінна, ракетна чи інша воєнна небезпека.

За таких умов кримінально караною має визнаватися не будь-яка відмова капітана від рятувальних дій, а *умисне* невиконання обов'язку за наявності фактичної можливості надати допомогу без створення серйозної небезпеки для власного судна, екіпажу чи пасажирів.

Пропоноване збільшення штрафу до 3000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян потребує узгодження з іншими альтернативними видами покарання, передбаченими чинною статтею 284 КК України.

Положення законопроекту щодо набрання чинності не узгоджується з позицією Конституційного Суду України, який у Рішенні від 15 квітня 2020 року № 2-р(П)/2020 відзначив, що в контексті принципу верховенства права важливим

є встановлення при внесенні змін до законодавства розумного часового проміжку між офіційним оприлюдненням закону і набранням ним чинності.

Висновки

Положення законопроекту, спрямованого на посилення кримінальної відповідальності за ненадання допомоги особам, які зазнають лиха на морі або на інших водних шляхах, потребують уточнення умов отримання повідомлення про лихо, конкретизації суб'єктивних ознак складу кримінального правопорушення, передбаченого статтею 284 КК України, збереження належного рівня кримінально-правової охорони осіб, які постраждали внаслідок зіткнення суден, та належного обґрунтування запропонованого розміру штрафу.

*Дослідницька служба
Верховної Ради України*

** Цей документ підготовлений Дослідницькою службою Верховної Ради України як довідковий інформаційно-аналітичний матеріал. Інформація та позиції, викладені в документі, не є офіційною позицією Верховної Ради України, її органів або посадових осіб. Цей документ може бути цитований, відтворений та перекладений для некомерційних цілей за умови відповідного посилання на джерело.*