

На правах рукопису

**БАЛОБАНОВ**  
Олександр Олегович

**ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ,  
ЯКІ ПОВ'ЯЗАНІ З НЕНАДАННЯМ ДОПОМОГИ НА МОРІ  
(КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ)**

Спеціальність 12.00.08 — Кримінальне право і кримінологія,  
кримінально-виконавче право

**А в т о р е ф е р а т**  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата юридичних наук



00388045 (S)

Дисертацією є рукопис.

Дисертація виконана на кафедрі кримінального, кримінально-виконавчого права та кримінології Юридичного інституту Одеського державного університету.

Науковий керівник:

— заслужений діяч науки і техніки України, доктор юридичних наук, академік **Л. В. Багрій-Шахматов**.

Офіційні опоненти:

— член-кореспондент НАН України, доктор юридичних наук, професор **О. Я. Светлов**;

— кандидат юридичних наук, професор **Ю. В. Александров**.

Провідна організація — Одеський інститут внутрішніх справ МВС України.

Захист відбудеться « 17. » *листопада* . . . . 1996 р.  
о 14.00 години на засіданні спеціалізованої вченої ради

**Т01.56.01**

при Українській Академії внутрішніх справ (252035, м. Київ-35, Солом'янська пл. 1).

З дисертацією можна ознайомитися в бібліотеці Української Академії внутрішніх справ (252035, м. Київ-35, Солом'янська пл. 1).

Автореферат розісланий « 14. » *червня* . 1996 року.

ЛННБ ім. В. Стефаніка  
АН України

Вчений секретар спеціалізованої  
вченої ради, кандидат юридичних наук,  
старший науковий співробітник

**В. І. ЖЕНУНТІЙ**

## I. Загальна характеристика роботи

Актуальність теми дослідження. Становлення України як морської держави робить особливо актуальними проблеми правового забезпечення безпеки мореплавства.

Разом с тим, інтенсивний розвиток міжнародного судноплавства супроводжується прогресуючим збільшенням кількості і тяжкості морських аварій, визначає підвищену увагу до проблеми надання допомоги на морі. Правовідносини в цій сфері регулюються не лише міжнародним, морським, цивільним, адміністративним, а й кримінальним правом. Правова багатоплановість питання вимагає розробки методології підходу до досліджуваної проблеми, висвітлення суті правовідносин, ролі і взаємодії норм різноманітних галузей права, місця кримінального права в їх регулюванні.

Між тим, проблема правовідносин під час надання допомоги на морі в теорії кримінального права не набула предметного дослідження. Загальними кримінально-правовими проблемами у сфері транспорту займалися: В.А.Куршов (1970 р.), В.І.Касанюк (1977 р.), А.І.Чучаєв (1984 р.), В.Я.Таций (1985 р.), З.Г.Корчева (1988 р.), А.І.Коробєєв (1990 р.), В.А.Мисливий (1994 р.).

Окремі аспекти проблеми висвітлювались у працях: Л.Н.Галенської (1972 р.), М.С.Грінберга (1979 р.), Ф.І.Бурчака (1983 р.), А.А.Пінаєва (1984 р.), А.Я.Светлова (1985 р.), В.В.Сташиса (1985 р.), І.І.Карлеца (1988 р.), В.І.Саморокова (1989 р.), В.Я.Тихого (1989 р.), В.Б.Демиденко (1990 р.).

Польський вчений Зигмунд Калиновський називає правову проблематику, пов'язану з нещасними випадками на морі, "цілинною".

Міжнародні морські конвенції закликають до правового регулювання надання допомоги на морі, Національне кримінальне законодавство України не знавало глибокого, комплексного наукового

аналізу у вказаному аспекті.

Тему дисертаційного дослідження актуалізує визнання Україною Конвенції "Про відкрите море" 1958 р., ООН з морського права 1982 р., "Про пошук і порятунок на морі" 1979 р., "Про порятунок на морі" 1989 р.

Наміри у конституційному порядку визнати міжнародний договір частиною внутрішньодержавного законодавства, проведення реформи законодавства, розробка морських нормативних актів визначає необхідність удосконалення українського національного законодавства і обумовлює значимість дослідження.

Актуалізує проблему необхідність впровадження міжнародно-правових "стандартів" правопорушень в норми вітчизняного кримінального права, що визначають відповідальність за ненадання допомоги на морі, потреба розробки механізму їх застосування.

Дослідження проблеми ненадання допомоги на морі, що охоплюється різноманітними галузями права та набуває особливого характеру в екстремальних умовах мореплавства, здійснюється вперше.

Реалізація конституційного принципу верховенства права вимагає нових оптимальних засобів регулювання боротьби з правопорушеннями, чому повинна сприяти глибока наукова розробка таких кримінально-правових понять, як ненадання допомоги судну та особам, що терплять біду на морі.

Видесказане обумовило вибір теми дисертаційного дослідження.

Мета й основні завдання дослідження. Дисертація має мету дослідити складний комплекс питань, які пов'язані з ненаданням допомоги на морі, на ґрунті систематичного вивчення дефініцій теорії держави і права, міжнародного, морського і кримінального права. Використовуються міжнародні стандарти, принципи реформи

кримінально-правової системи в Україні, досвід попередження нещасних випадків на морі, і на цій основі запропонуватися обґрунтовані рекомендації про відповідальність за злочини, пов'язані з ненаданням допомоги на морі, розробляються необхідні пропозиції з удосконалення діючого законодавства.

Цій меті підпорядковані основні завдання роботи:

- розкрити особливості міжнародного судноплавства в сучасних умовах, які породжені збільшенням флоту і, одночасно, кризовими явищами в економіці багатьох держав, станом аварійності морського флоту, підвищенням значення рятунку на морі;

- проаналізувати правове поняття рятувальної операції на морі та її складової частини - надання допомоги, на цій основі розглянути взаємодію норм міжнародного і кримінального права в попередженні загибелі людей, суден;

- розкрити особливості закріплення положень міжнародних морських конвенцій про відповідальність за ненадання допомоги на морі у внутрішньодержавному кримінальному законодавстві України, проаналізувати відповідність останнього міжнародним стандартам;

- дати юридичну характеристику поняттю ненадання допомоги людям, судну, неповідомлення даних про судно після зіткнення; дати їм оцінку з позиції трансформації міжнародно-правових норм у кримінальне законодавство України; дати ґрунтовний юридичний аналіз всіх елементів складу цих злочинів;

- розкрити правову природу формулювань міжнародно-правових норм і норм галузевого законодавства про "серйозну небезпеку для свого судна, його екіпажу і пасажирів". Ґрунтуючись на виділь формальних обставин в умовах мореплавства, відокремити нездоланну силу, крайню необхідність та виправданий ризик - особливу обставину, що виключає суспільну небезпеку і протиправність дії;

- сформулювати конкретні пропозиції до кримінального закону про відповідальність за ненадання допомоги людям, що терплять біду у морі, судну, про місце цих правових норм в системі Особливої частини; внести пропозицію про декриміналізацію такого правопорушення, як неповідомлення капітаном даних про своє судно після зіткнення;

- дати рекомендації правоохоронним органам в реалізації норм кримінального права, акцентувати увагу капітанів суден на необхідність дотримання вимог Закону.

Об'єктом вивчення у дисертації є проблеми теорії і практики реалізації норм кримінального законодавства під час надання допомоги на морі, механізм реалізації відповідних правових норм у забезпеченні охоронних і регламентуючих функцій закону.

Методологія та методи дослідження. Їх складають положення соціологічної науки про суть суспільних відносин, взаємозв'язки правових проблем з економічними передумовами, про роль права як необхідного регулятора загальнолюдських інтересів.

Проводячи комплексне дослідження проблеми у порівняльно-правовому аспекті, автор спирався на діалектичний метод пізнання соціально-правових явищ. Поняття, що аналізуються, розглянуті в єдності їх соціального змісту і юридичної форми.

Одночасно застосовувались наукові методи дослідження: історично-правовий, конкретно-соціологічний, логічно-юридичний.

Емпіричну базу дослідження складають матеріали статистики аварійності, висновки анкетування працівників морського транспорту, аналіз діяльності правоохоронних органів у попередженні злочинів на морському транспорті.

В процесі дослідження зібрано обширні матеріали, що ха-

рактизують правовідносини в сфері порятунку на морі. Вивчена вітчизняна і закордонна практика, інформаційний матеріал міжнародної морської організації ІМО, Міжнародного морського бюро Ллойда, матеріали Служби мореплавства державної суднохідної компанії Чорноморське пароплавство, Управління буксирно-рятівного і спеціалізованого флоту та інших суднохідних компаній України, Одеського управління внутрішніх справ на транспорті, УМВС по Одеської області, Чорноморської транспортної прокуратури, Ховтневого народного суду м.Одеси за період 1985-1996 рр. Проведено анкетування сімдесяти моряків, в тому числі капітанів суден Чорноморського пароплавства і Управління буксирно-рятівного флоту, з питань дії норм кримінального Закону у сфері порятунку на морі. Проаналізовані відповідні матеріали Державного Департаменту морського і річкового транспорту Міністерства транспорту України.

Під час написання праці вивчена вітчизняна і закордонна наукова література з теорії держави і права, соціології права, кримінального і морського права. Досліджені міжнародні морські конвенції, внутрішньодержавне законодавство України і закордонних держав, а також нормативні підзаконні акти. Особлива увага була звернута на норми Кримінального кодексу, Кодексу законів про адміністративні правопорушення та Кодексу торговельного мореплавства України.

Наукова новизна дисертації полягає в тому, що вона являє спробу комплексного дослідження проблеми правового змісту операцій з порятунку; суті правовідносин, що складаються в цій області, охоронних і регулятивних функцій кримінально-правових норм з ненадання допомоги людям і суднам у морі.

Дослідження містять ряд нових положень, які представляються важливими для теорії і практики, в тому числі:

1. Аргументується посилення значення правового регулювання рятувних операцій, що пов'язано з підвищенням аварійності морського флоту.

2. Розвиваються положення про діалектичну єдність технічних і правових норм, в тому числі кримінально-правових, у сфері надання допомоги на морі. Підкреслюється регулятивний вплив останніх на ефективність технічних норм.

3. Висвітлюється суть і специфіка правовідносин, що складаються під час надання допомоги на морі, визначається спектр правовідносин, що регулюються правовими системами різних держав і неоднорідних за галузеву приналежність. Обґрунтовується місце кримінально-правових норм в їх регулюванні.

4. Розкриваються причини недостатньої кримінально-правової боротьби з ненаданням допомоги на морі і акцентується увага на превентивне значення кримінального Закону.

5. Пропонується наукове тлумачення ознак, що характеризують ненадання допомоги людям, які терплять біду в морі, і судну, що зіткнулося; даються рекомендації по їх кращому відтворенню в нормах кримінального права.

6. Обґрунтовується необхідність визначення правової природи, поняття "серйозної небезпеки пасажирам, судну, а також визнання самоочісної обставини - "виправданого ризику".

7. Визначається місце в системі кримінального законодавства і пропонується авторська редакція статей кримінального кодексу про відповідальність за ненадання допомоги судну і людям, що терплять біду в морі.

З урахуванням наукової значимості і новизни результатів дослідження на захист виносяться такі основні положення:

1. Обґрунтування правового визначення рятівної операції, порятунку і надання допомоги на морі.

2. Ствердження, що правовідносини у сфері рятування на морі носять міжнародний і багатогалузевий характер. Норми міжнародного права у правовідновлювальному аспекті вимагають трансформації у кримінальному законодавстві. При цьому повинні бути враховані особливості правової системи суверенної України.

3. Доведення того, що ненадання допомоги регулюється кримінально-правовими нормами, які мають охоронний, регулятивний характер.

4. Обґрунтування місця кримінально-правових норм у системі Особливої частини на основі: 1) посягання на суспільні відносини, що забезпечують дотримання морських угод; 2) нанесення або можливості нанесення шкоди безпеці мореплавства.

Ненадання допомоги людям і судну на морі посягає на суспільні відносини у сфері безпеки мореплавства, яка є складовою частиною громадської безпеки, чим визначається місце цих правових норм у системі Особливої частини кримінального законодавства.

5. Пропозиція розглядати ненадання допомоги на морі як сукупність ознак: невиконання капітаном судна покладеного на нього нормативними актами обов'язку надання допомоги людям, що терплять біду, незалежно від причин такого положення, а також судну, що зіткнулось, як засобу безпечного морського перевезення.

6. Ствердження, що недоповідання капітаном даних про судно після зіткнення становить громадську небезпеку, але II ступінь за відсутність вини капітана у зіткненні суден не є великою, тому такий спеціальний вид недоповідання повинен бути декриміналізованим. Це правопорушення повинно бути визнане як адміністративний проступок.

7. Думка про те, що універсальне для різних галузей права і специфічне для умов судноплавства поняття "серйозної небезпеки судну, екіпажу, пасажирам", повинно підлягати детальному науковому аналізу в якості самостійного виду обставин, що виключають небезпеку і протиправність діянь.

8. Пропозиції дати наступну правову оцінку можливості попередження суспільно-небезпечних наслідків в умовах мореплавства:

а) визнати впливом нездоланої сили ситуацію, коли капітан судна обличений можливості їх попередження в умовах, що склалися;

б) віднести до крайньої необхідності попередження суспільно-небезпечної шкоди під час нанесення меншої шкоди правоохоронним інтересам;

в) визначити виправданим ризиком рятування одних правоохоронних благ і нанесення відповідної або декілька більшої шкоди іншим. Визначити виправданий ризик самостійною обставиною, що виключає суспільну небезпеку і протиправність діяння.

9. Думка про те, що всі ці обставини вимагають дотримання умов правомірності, а нездоланна сила і виправданий ризик - нормативного визначення.

Теоретична та практична значимість дисертаційного дослідження полягає в розробці пропозицій по вдосконаленню кримінального законодавства, рекомендацій, адресованих судноводіям і правоохоронним органам, у застосуванні кримінального законодавства. Теоретичні положення і висновки дисертації можуть бути використані в процесі викладання кримінального і морського права.

Апробація результатів дослідження. Основні положення і результати дослідження відтворені у шести опублікованих працях, а

також повідомленнях на науково-практичних конференціях Одеського державного морського університету, Академії транспорту України, Одеської державної морської академії, Одеського інституту внутрішніх справ.

Практичні висновки дослідження доповідались на нарадах в приличній службі Державного Департаменту морського і річкового транспорту Міністерства транспорту України, Комерційному управлінні Чорноморського морського пароплавства, Управлінні буксирно-рятівного і спеціалізованого флоту, Одеському управлінню внутрішніх справ на транспорті, використовувались у семінарах капітанів суден, в лекціях в Одеському державному морському університеті у 1994-96 рр.

Структура дисертації складається із вступу, трьох розділів, висновку, додатків і списку використаної літератури.

## II. Зміст роботи

У "Вступі" обґрунтовується актуальність теми, визначаються цілі, завдання і методологічні засади дослідження, наукова новизна та практична значимість результатів.

Розділ перший "Правовідносини у сфері надання допомоги на морі" присвячений висвітленню їх соціально-юридичної природи.

В параграфі першому "Історія, зміст проблеми правового регулювання рятування на морі" подається історичний нарис розвитку правових норм в рятівній справі в Україні.

Автор приходить до висновку, що зростання аварійності на морському транспорті обумовлюється, з одного боку, станом технічних засобів, а з другого - діяє у "людському чиннику".<sup>10</sup> Людські помилки, що призводять до аварій, пояснюються недостатньою компетентністю, у т.ч. правовою, і банальним дисциплінар-

моряків. На аварійність флоту несприятливо впливає і такий об'єктивний процес, як кількісне зростання морського флоту. Аварійність на морському транспорті пов'язана з загибеллю людей, нанесенням збитків навколишньому середовищу. Вона супроводжується майновими втратами (статистика аварійності наведена у додатку № I до дисертації).

Стая аварійності флоту посилює проблему надання допомоги на морі. Це викликає активізацію зусиль людства у прийнятті міжнародних угод, які надають особливе значення відповідальності за ненадання допомоги.

Одночасно з міжнародно-правовими угодами розробляються норми кримінального законодавства, покликані забезпечити охорону людського життя на морі і, в цілому, безпеку судноплавства.

Початком цієї роботи було прийняття 19 березня 1927 р. Закону України про доповнення Кримінального кодексу 1927 р. низкою норм (ст.ст. 93,94,95) відповідно до Конвенції 1910 р. Вітчизняне законодавство цієї сфери, порівняно з іноземним, містило відносно широкий спектр кримінально-правових норм стосовно відповідальності за ненадання допомоги людям, що терплять біду в морі, судну, що зіткнулось, а також встановленого порядку судноплавства - неповідомлення даних про своє судно під час зіткнення. Подальший розвиток відповідні правові норми набули у діючому кримінальному законодавстві.

Разом з розробкою законодавства про надання допомоги на морі, вирішуються і відповідні організаційні питання.

В Україні спеціальні функції надання допомоги були покладені на створену у 1923 р. Чорноморську експедицію підводних робіт особливого призначення (ЧЕПРОЦ), перетворену в 1959 р. в Експедиційний загін аварійно-рятувних, суднопідйомних і підводно-тех-

нічних робіт (е/з АСПТР), на базі якого, з набуттям Україною незалежності, створено державне Управління буксирно-рятівного та спеціалізованого флоту (УБРСФ).

Морська аварійно-рятівна служба на Чорноморсько-Азовському басейні покликана забезпечити безпеку експлуатації транспортних засобів, охорону життя, здоров'я громадян, охорону довкілля. Для працівників цієї служби, в першу чергу, капітанів суден-рятівників, особливої ваги набуває знання і дотримання правових норм, що регламентують порятунок, у тому числі кримінально-правових. Знання цих норм важливе і для капітанів інших суден, для усіх судновласників. Їх судна часто виступають в ролі рятівників.

Правові норми розрізняють поняття "рятунок" і "надання допомоги на морі". Розглядаючи різні наукові позиції і аналізуючи міжнародні морські Конвенції, автор приходить до висновку про відношення поняття "рятування на морі" - до судна (майна), "надання допомоги" - до людей. Це підтверджується галузевим внутрішньодержавним законодавством.

Правові наслідки рятування майна пов'язують з цивільно-правовою відповідальністю (ст.ст. 467, 468 ЦК України), а ненадання допомоги людям - з кримінальною (ст.203 КК України).

Ненадання допомоги людям, що терплять біду в морі, характеризується об'єктом, змістом правопорушень, кримінально-правовими наслідками встановлених Законом обов'язків. У зміст цього обов'язку входять:

а) надавати допомогу кожній, виявленій в морі особі, якій загрожує загибель;

б) після зіткнення надати допомогу ішлому судну, його екіпажові, пасажирам, і, коли це можливо, інформувати про часу свого судна, порту реєстрації і найближчого порту.

У другому параграфі "Загальна характеристика правовідносин, пов'язаних з наданням допомоги на морі", автор досліджує різноманітні види правовідносин, що визначають модель належної поведінки людей під час надання допомоги на морі.

У випадку порушення заборони ненадання допомоги людям, що терплять біду в морі, судку, що зіткнулось, суб'єктами правовідносин виступає держава в особі органів правосуддя (дізнання, слідство, прокуратура, суд) і капітан судна.

Аналізуючи різні наукові позиції, автор приходить до висновку, що разом з кримінально-правовими правовідносинами, існують суспільні відносини, що регулюються іншими галузями права. Вони також мають охороняючий і регулятивний характер. При цьому у правовідносинах, що регулюються кримінально-правовими нормами, домінує охоронний характер.

В основі виникнення, зміни або припинення правовідносин лежать юридичні факти, тобто реальні обставини, які приводять в дію кримінально-правові норми і породжують динаміку правовідносин. Юридичні факти повинні відповідати положенням правових норм і з ними Закон пов'язує певні правові наслідки.

У механізмі кримінально-правового регулювання правові норми, що містяться в ст.ст. 203, 204 КК України встановлюють "модель" поведінки, а юридичний факт є об'єктивним свідченням необхідності його застосування.

Правовідносини у сфері ненадання допомоги на морі часто виникають на основі декількох юридичних фактів, що утворюють юридичний склад. Сукупність подій, дій (бездіяльність), в тому числі правомірних і неправомірних, можуть бути основою виникнення, зміни або припинення правовідносин. Бездіяльність, як форма поведінки, що виражається в нездійсненні дії, наприм-

клад - неповідомлення назви судна під час зіткнення, яє є суд-  
ним юридичним фактом. Зона доповнюється подією (відсутність  
можливості повідомлення) і в сукупості утворює юридичний  
склад.

Аналіз юридичних фактів і, особливо, юридичного складу є  
необхідною умовою для висношення суті правовідносин і пов'яза-  
них з ними правових наслідків.

В другому розділі - "Система норм права, що регулюють охо-  
ронні відносини під час надання допомоги на морі", на основі  
аналізу норм міжнародного і кримінального права, визначаються  
шляхи удосконалення діючого законодавства досліджуваної сфери  
в умовах його реформування в Україні.

У першому параграфі - "Місце міжнародно-правових норм, що  
регулюють правовідносини при рятуванні на морі" - розглядаються  
міжнародно-правові акти, що містять певні "стандарты" складу  
злочинів. Це вимагає узгоджених дій держав у забезпеченні на-  
дання допомоги на морі.

Ці норми не визначають покарання за ненадання допомоги на  
морі. Вони обмежуються загальною рекомендацією про його необхід-  
ність. Таку позицію слід визнати обгрунтованою, оскільки вка-  
зівки на конкретне покарання вимагали б уніфікації в міжнарод-  
но-правовому плані системи покарань.

В той же час, вказівки на конкретний злочин - ненадання  
допомоги на морі, - і заклик до держав карати винуватців, свід-  
чать про превентивне значення міжнародно-правових норм. Їх кон-  
цепція зумовляє загальне (міжнародне) визнання ненадання допо-  
моги на морі злочинним і таким, що підлягає покаранню.

Правовідповідальні ж цілі вимагають щоб норми міжнародно-  
го права були трансформовані у внутрішньодержавне законодавство.

яке містить конкретну заборону певної поведінки.

Україна, базуючись на різних, цивілізованих міжнародних відносинах, реалізує визнані нею угоди у кримінальному законодавстві (ст.ст. 203, 204 КК України).

На основі міжнародних угод, що регулюють рятівні операції на морі, і наукового розв'язання визначених ними понять, автор приходить до висновку, що суспільно-небезпечні зазіхання, пов'язані з ненаданням допомоги на морі, відносяться до злочинів міжнародного характеру, але відповідальність за них здійснюється на основі внутрішньодержавного законодавства.

Місце міжнародно-правових норм у забезпеченні охорони суспільних відносин, що складаються у зв'язку з наданням допомоги, визначаються їх загальнонормативним і правопереджувчим значенням. Вони створюють основу внутрішньодержавного законодавства і через нього забезпечують правовідповідне покарання.

У другому параграфі - "Норми кримінального права про відповідальність за ненадання допомоги на морі" розглядається система кримінально-правових норм, пов'язаних з ненаданням допомоги на морі, яка складається з трьох взаємопов'язаних положень:

1) ненадання допомоги капітаном судна зустрінутим в морі чи на іншому водесму вляху особам, що терплять біду (ст.203 КК);

2) ненадання допомоги капітаном іншому судну, що зіткнулось з ним в морі, його екіпажу і його пасажерам (ст.203 КК);

3) неповідомлення капітаном судна іншому судну, що зіткнулось з ним в морі, назви, порту реєстрації свого судна, місця свого відправлення і призначення (ст.204 КК).

Визначає ці норми сукупність загальних об'єктивних і суб'єктивних ознак:

- обумовленість міжнародними морськими Угодами;

- поставлення в небезпеку морського судноплавства та охорона безпеки з моменту виникнення небезпеки;
- відповідальність за бездіяльність - невиконання покладених на капітана судна обов'язків здійснення суспільно-корисних дій;
- обмеження відповідальності спеціальним суб'єктом - капітаном судна;
- визнання обставинами, що виключають суспільну небезпеку і протиправність дії, неможливості повідомлення, наявності серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажирів.

На основі аналізу українського кримінального законодавства, порівняльного аналізу норм різних галузей права, а також наукових позицій, автор досліджує проблему об'єкта цих злочинів.

Правопорушення, пов'язані з ненаданням допомоги на морі, посягають на суспільні відносини у сфері безпеки судноплавства. Вона передбачає дотримання широкого спектру технічних і правових норм. Безпека судноплавства є системою міжнародно-правових і внутрішньодержавних принципів експлуатації морських суден і рятування на морі. Ігнорування капітаном судна вимог закону про надання допомоги призводить до порушення цих принципів використання транспортних засобів відносін у сфері безпечного функціонування транспорту.

Суспільні відносини у сфері безпеки морського судноплавства складають безпосередній об'єкт злочинів. Окрім основного безпосереднього об'єкта, у якості додаткових виступають: особистість, власність, правила судноводіння. Ненадання допомоги людям, що терплять біду в морі, пов'язане з посяганням на життя, здоров'я; ненадання допомоги судну, що зіткнулось, - на відносини власності; неповідомлення даних про своє судно під час зіткнення - на суспільні відносини, що складаються з приводу дотримання

права судноводіння.

Визнаючи основним безпосереднім об'єктом безпеки судноплавства, яка є різницею безпеки руху і експлуатації транспорту (видовий об'єкт), слід визнати, що родовим об'єктом злочину є суспільна безпека. Вона передбачає суспільні відносини з приводу звертання до джерел загальної безпеки, що забезпечує недоторканість людей і матеріальних цінностей.

В третьому параграфі - "Ненадання допомоги особам, що терплять біду в морі" - аналізуються умови кримінальної відповідальності за даний злочин. Закон визначає цей злочин: ненадання допомоги капітаном судна, зустрінутим в морі або на іншому водному шляху особам, що терплять біду, якщо він міг надати таку допомогу без серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажирів. Конкретизація українським законодавством місця події - море або інший шлях, - має певне практичне значення для умов змішаного річкового і морського судноплавства.

Потерпілими від біди визнаються особи, що знаходяться у безпосередній небезпеці, тобто в полоненні, в якому ненадання допомоги може призвести до втрати життя або тяжкої шкоди здоров'ю.

Правовий стан потерпілого не впливає на кваліфікацію злочину. Конвенція 1910 р. "Для об'єднання деяких правил відносно надання допомоги і рятування на морі" у ст. II визначила: капітан судна зобов'язаний надати допомогу "всякій особі, навіть ворогій".

Неправомірне поведіння потерпілого також не виключає виконання обов'язків з надання допомоги.

Особливістю аналізованого злочину є форма вчинку - бездіяльність, невиконання обов'язків з надання допомоги. Особливості умов мореплавства визначають специфіку рятування. Вона зводиться

ве тільки до конкретної дії, але і до порад, рекомендацій, здійснення яких може призвести до позитивних результатів. Коли останні мали місце, не можна вбачати у поведінці капітана бездіяльність.

Спричинення шкоди життю, здоров'ю людини, тобто підвищена суспільна небезпека посягнення, обумовила визнання складу злочину, що досліджується, формальним. За реального настання суспільно-небезпечних наслідків, підвищується необхідність дослідження причинного зв'язку, відокремлення значимості ненадання допомоги в загальній ланці причинності.

Суб'єктом злочину можуть бути тільки капітани суден. Зупиняючись на морських нормативних актах, автор приходить до висновку, що передбачається не тільки посада, але і фактичне виконання обов'язків; не тільки відправлення функції безпосереднього управління судном, але й виконання другорядних обов'язків протягом всього рейсу.

В аналізованому злочині має місце неоднозначне суб'єктивне відношення до бездіяльності – ненадання допомоги, і суспільно-небезпечним наслідкам – загибелі людей. Стосовно до аналізованого злочину, можна було б побачити подвійну форму вини. Задум по відношенню до бездіяльності є паритетним необережності до негативних наслідків. Але оскільки останні лежать за межами складу злочину, необхідно вбачати єдину навмисну вину.

В четвертому параграфі – "Ненадання допомоги судну, що терпить біду" – на основі аналізу нормативних актів, робиться висновок про визначення злочином ненадання допомоги судну тільки під час зіткнення з ним. Таке обмеження ґрунтується на міжнародно-правових нормах.

Автор визнає доцільність в диспозиції ст. 203 КК України передбачити відповідальність за ненадання допомоги суднам, що

терплять біду внаслідок і інших, тобто будь-яких обставин (наприклад: пожежі, зупинки двигунів і т. ін.), якщо це ненадання може призвести до загибелі людей, чи зашкодити їх здоров'ю.

Предмет злочину - судно - розглядається як засіб безпечно-го перевезення людей. В тому випадку, коли має місце і ненадання допомоги пасажиром, екіпажу, відповідальність повинна наставати за ст.203 КК. Однак, враховуючи, що Закон не виділяє структурно самостійних норм, необхідно для його застосування, особливо обумовити наявність у поведінці винного, складів ненадання допомоги судну, що зіткнулось, а також особам, які терплять біду в морі.

Об'єднання українським законодавством в одній статті двох правових норм не можна визнати вдалим. Два склади злочину, що відрізняються специфікою об'єктивних і суб'єктивних ознак, повинні бути примієні самостійними кримінально-правовими нормами.

В п'ятому параграфі - "Відповідальність за неповідомлення назви свого судна під час зіткнення. Проблема декриміналізації правопорушення" автор критично оцінює позицію Законодавця про місце скоєння злочину. Стосовно до неповідомлення, таким місцем є тільки море. Визначається, що цим місцем є будь-який водний шлях.

Досліджуючи міжнародно-правові норми, в яких відсутня єдиність у віднесенні неповідомлення до суспільно-небезпечних посягань, визнаючи, що суспільна безпека структурується сукупністю елементів складу і вочас значної суспільної небезпеки у неповідомленні, автор приходить до висновку про доцільність віднесення такого правопорушення до адміністративних деліктів. Підтверженням цього може бути і позиція кримінального Закону, який визначає аналізований склад злочину як формальний, він

встановляє за його здійснення відносно м'які міри покарання.

Бездіяльність капітана, що визначається в неповідомленні іншому судну даних про своє судно в екстремальних умовах морського судноплавства, ускладнених фактом зіткнення, не можна визнати суспільно-небезпечним вчинком, який відносять до злочину. Тим більше, що капітан несе справедливу кримінальну відповідальність за ненадання допомоги судну під час зіткнення і особам, що терплять біду (ст.203 КК).

Відповідна норма, що міститься нині в ст.204 КК, може знайти місце у кодексі України "Про адміністративні правопорушення" у розділі 10 "Адміністративні правопорушення на транспорті, у галузі шляхового господарства і зв'язку".

В третьому розділі "Правові норми про підстави звільнення від відповідальності за ненадання допомоги судну і особам, що терплять біду" на основі комплексного аналізу міжнародно-правових норм і положень Загальної і Особливої частини кримінального законодавства, практики їх застосування, досліджуються особливості підстав звільнення від відповідальності.

В першому параграфі - "Правова природа" серйозної небезпеки судну, екіпажу, пасажиром", - автор доводить: при наявності такої небезпеки передбачені статтями Особливої частини положення слід віднести до обставин, що виключають суспільну небезпеку і протиправність вчинку. Аналіз "серйозної небезпеки судну, екіпажу, пасажиром" веде до висновку про можливість ситуацій: по-перше, об'єктивна неможливість рятування може бути викликана нездоланою силою; по-друге, нанесення меншої шкоди одним правоохоронним благам для попередження суспільно-небезпечної шкоди іншим може бути віднесено до крайньої необхідності, яка в умовах

мореплавства за певних обставин набуває характеру правового обов'язку; по-третє, попередження суспільно-небезпечних наслідків може бути пов'язане зі значною небезпекою для інших правоохоронних інтересів, реальним заповідільним шкоди в порівнянні з відвернутим.

Досліджуючи різні наукові позиції, автор приходить до висновку, що формулювання Закону "без серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажирів" потребує самостійної кримінально-правової оцінки як виправданого ризику.

В другому параграфі, - "Виправданий ризик, як обставина, що виключає суспільну небезпеку та протиправність вчинку у практиці мореплавства", автор, на основі практики реалізації нормативного положення про "серйозну небезпеку для свого судна, екіпажу і пасажирів", пропонує надати правову ознаку виправданого ризику.

До нього повинні бути віднесені:

- Колізія правоохоронних інтересів;
- неможливість досягнення суспільно-корисного результату без звернення до ризику;
- спеціальна компетенція особи, що звертається до ризику;
- використання при ризикованій поведінці всіх засобів і знань, що відповідають сучасному стану науки і техніки;
- прийняття всіх необхідних заходів для запобігання шкідливих наслідків;
- передбачення не необхідності, а лише можливості суспільно-небезпечних наслідків.

Виправданий ризик характеризується співмірністю поставленої суспільно-корисної мети і характером небезпеки, що виникає у зв'язку з її досягненням.

Можливість передбачення капітально шкідливих наслідків при

звертанні до ризику, погребує встановлення його вини у формі необережності. Необхідно встановити, чи міг капітан судна передбачити ті фактори, які не тільки перешкоджають досягненню суспільно-корисної мети, але й обумовляють початок співмірної або навіть більшої шкоди.

За відсутності можливості такого передбачення капітан судна не може нести кримінальної відповідальності.

Досліджуючи проблему виправданного ризику і враховуючи універсальність цієї обставини, автор приходять до висновку про необхідність його правової оцінки у загальній частині кримінального законодавства.

Заключення містить висновки за результатами дослідження і пропозиції по нормативному визначенню аналізованих правопорушень.

Визначається місце двох самостійних кримінально-правових норм: ненадання допомоги особам на морі та ненадання допомоги судну, — серед злочинів проти суспільної безпеки. Неповідомлення капітаном даних свого судна при зіткненні пропонується віднести до адміністративних правопорушень на транспорті.

Основні положення та висновки автора, що викладені в дисертації, відображені в публікаціях:

1. Читання створення законодавства України про рятування на морі у світлі вимог міжнародного морського права. Матеріали доповідей і наукових повідомлень науково-практичної конференції "Правова система України: теорія і практика". Київ, 7-8 жовтня 1993 р., стор. 528-530.

2. Дисципліна праці на морському транспорті та її правове регулювання. Навчальний посібник. Одеса, 1984 р. (у співавторстві), 27 с.

3. Уголовная ответственность за неоказание помощи людям, терпящим бедствие на море. Юридический вестник. Одесса. I. 95. - С.104-105.

4. К вопросу экспедиционных буксировок транспортных судов буксирами-спасателями отряда АСПТР ЧМП. Сб. научных трудов ОИИМФ. "Экономика и эксплуатация морского транспорта", 1979. вып.15, с.60-63. Москва, ЦРИА "Морфлот".

5. К вопросу об оценке эффективности аварийно-спасательных операций. Сб. научных трудов ОИИМФ. "Экономика и эксплуатация морского транспорта", 1980. с.102-104. Москва, ЦРИА "Морфлот".

6. Психофізіологічні можливості людини та відповідальність за злочини, що посягають на безпеку судноплавства. Проблема психології часу. Тези доповідей Міжнародної конференції, присвяченої 100-річчю з дня народження Д.Г.Елькіна. 1995 р. М.: Одеса. - С.146-148.

Балобанов А.О. Ответственность за правонарушения, связанные с неказанием помощи на море (уголовно-правовые аспекты). Рукопись.

Диссертация на соискание научной степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.03 – уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право. Украинская Академия внутренних дел. г.Киев, 1996 год.

Исследуются международные морские нормативные акты и нормы уголовного права Украины об ответственности за неказание помощи судну и лицам, терпящим бедствие, несообщение капитаном названия своего судна при столкновении судов, вносятся предложения по совершенствованию законодательства и практики его применения.

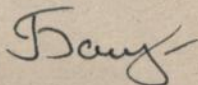
Ключевые слова: неказание помощи, лицо, судно; терпящие бедствие на море; несообщение; серьезная опасность.

Balobanov A.O.            Responsibility for offence connected with rendering assistance at sea (criminal and legal aspects).

A thesis for a Master's of Laws degree in speciality 12.00.08 - criminal law and criminology ; corrective labour law .

The following problems are investigated in the thesis:  
international maritime normative acts and criminal law standards of Ukraine about the responsibility for not rendering assistance to a vessel or persons meeting disaster and for Master's not reporting his vessel's name when vessels' collision. The proposals as to legislation improving and the practice of its application are submitted.

Key notions: not rendering assistance, persons and vessels meeting disaster at sea, not reporting, serious danger.



L: 4, 18-19

T: 20, 24

AB 35.219