

ресурс]: <http://zakon1.rada.gov.ua>.

14. Про організаційно-правові основи боротьби з організованою злочинністю: закон України від 30.06.1993 р. № 3342-12 із змін., внес. згідно із Законами України та Рішеннями Конституційного Суду: за станом на 13.04.2012 р. № 4652-17. - [Електронний ресурс]: <http://zakon1.rada.gov.ua>.

15. Про боротьбу з тероризмом: закон України від 20.03.2003 р. № 638-IV із змін., внес. згідно із Законами України та Рішеннями Конституційного Суду: за станом на 12.08.2014 р. N 1630-VII (1630-18). - [Електронний ресурс]: <http://zakon1.rada.gov.ua>.

16. Наказ МВС України від 24 квітня 1998 р. № 230 ДСК «Про затвердження Настанови про заходи органів, підрозділів внутрішніх справ, частин внутрішніх військ МВС України щодо розшуку і затримання озброєних та інших злочинців, які становлять підвищену суспільну небезпеку».

Ситнік В.А.,
здобувач ОДУВС
Надійшла до редакції: 05.10.2014

УДК 340.15:347.79 «20»

СТВОРЕННЯ МЕТЕОРОЛОГІЧНОЇ СЛУЖБИ В АЗОВО-ЧОРНОМОРСЬКОМУ БАСЕЙНІ НА ПОЧАТКУ ХХ ст.

Змерзлий Б. В.

Ця стаття присвячена вивченню проблем створення метеорологічної служби в Азово-Чорноморському басейні на початку ХХ ст. З використанням законодавчих і архівних матеріалів вказується, що аж до початку ХХ ст. цьому напрямку забезпечення безпеки судноплавства практично не приділялося належної уваги.

Ключові слова: метеорологічні станції, Чорне і Азовське моря, порти.

Стаття посвящена изучению проблем создания метеорологической службы в Азово-Черноморском бассейне в начале ХХ в. С использованием законодательных и архивных материалов указывается, что вплоть до начала ХХ в. данному направлению обеспечения безопасности судоходства практически не уделялось должного внимания.

Ключевые слова: метеорологические станции, Черное и Азовское моря, порты.

The article studies the problems of creating meteorological service in the Black Sea region in the early twentieth century. With the use of legal and archival materials indicate that until the early twentieth century, this direction ensure safety of navigation virtually neglected.

Keywords: weather stations, Black and Azov Sea ports.

Робота численних метеорологічних служб з різним об'єднанням, включаючи й системи космічного базування, на сьогодні є одним з основних факторів, що забезпечують безпечну діяльність різних видів транспорту. Однак так було не завжди. При всій очевидності необхідності створення потужної метеорологічної служби в Російській імперії вона аж до початку ХХ ст. більше існувала на папері, ніж на ділі.

Формально все, що стосувалося забезпечення безпеки судноплавства в досліджуваний період, перебувало в руках військових моряків. Не є винятком і метеорологічна справа. Так, згідно з «Наказом по управлінню морським відомством» від 26 травня 1869 р. за № 47127 одним з підрозділів міністерства було Вчене Відділення. Саме на нього покладался обов'язок «стежити за розвитком та удосконаленням навігації, морської астрономії, гідрографії та метеорології» [1, 465].

Прийняте 3 червня 1885 р. за № 3023 «Положення про управління Морським відомством», містило в собі припис про створення головного гідрографічного управління (ГГУ). У його ведення входило «6) руководство учены-

ми занятиями морских астрономических, компасных и метеорологических обсерваторий, 7) рассмотрение вахтенных журналов о плавании судов и произведенных на судах хронометрических, метеорологических и магнитных наблюдениях, а также отчетов о частных гидрографических изменениях» [2, 271]. Згадувалося про метеорологічну роботу й у прийнятій 18 серпня 1888 р. за № 5450 указі про «Высочайше утвержденный Первый раздел 2 части Наказа по управлению морским ведомством». У ньому, зокрема, говорилося, що «на маяках, на коих находятся метеорологические станции (главные или второстепенные), производство метеорологических наблюдений возлагается на смотрителей сих маяков» [3, 460]. Однак чіткої служби зі спостереження за погодними умовами не існувало.

Безумовно, у Росії в цей період діяла мережа метеорологічних обсерваторій, головною з них була Миколаївська головна Фізична обсерваторія в Петербурзі, створена в 1849 р., підвідомча імператорській академії наук. Однак навіть вона довгий час до справи забезпечення безпеки судноплавства практично не мала ніякого відношення. З початком введення комплексу заходів щодо розвитку торгового судноплавства в імперії цю обставина не могли обійти увагою. До того ж можна навести такі, хоча й не повні дані. У 1873-1898 рр. в акваторії Чорного та Азовського морів сталося 1476 аварій кораблів. Збитки від цього тільки в 1907 р. склали 997 224 руб.

Тимчасова комісія при міністерстві шляхів сполучення по влаштуванню комерційних портів у 1893 р. видала циркуляр № 964 про введення в портах спостережень над силою й напрямом вітру, коливанням рівня моря й, по можливості, над іншими метеорологічними агентами. 14 березня 1901 р. був зроблений запит по портах, з приписом зробити опис наявних у портах метеорологічних станцій. У 1902 р. видано книгу «Метеорологические и гидрологические станции и посты в русских морских портах и прибрежных пунктах», з якої видно, що у віданні портів Таврійської губернії малася тільки одна метеорологічна станція у Феодосійському порту (відкрита 1 жовтня 1898 р. поблизу карантину). Чого, безумовно, були дуже мало [59, 5-9].

У 1904 р. була зроблена спроба переламати ситуацію. Питання було піднято комітетом з портових справ (міжвідомчий тимчасовий орган), який видав усіма фінансовими питаннями в справі розвитку портів і суднобудування. За його рішенням було створено комісію за участю представника Головного управління торгового мореплавання й

© Б.В. Змерзлий, 2014

портів, яка займалася з'ясуванням ситуації, що склалася. За результатами її роботи були з'ясовані недоліки існуючої справи метеорологічних спостережень і намічені деякі заходи до усунення цих недоліків. Насамперед було піднято питання про необхідність прийняття на спеціальні засоби Комітету витрат по обробці метеорологічного матеріалу та організації регулярної нічної служби при Миколаївській Головній Фізичній Обсерваторії. До прийняття цього рішення Головна Фізична Обсерваторія отримувала по телеграфу метеорологічні відомості від всіх російських та іноземних станцій 2 рази на добу: о 7 год. ранку й о 13 год., причому на підставі цих даних складалися 2 синоптичні карти: ранкова та денна.

Однак практика показала, що дворазове отримання звісток про стан атмосфери є далеко недостатнім для точного передбачення очікуваного стану атмосфери. Посилаючись на приклад США, де ця справа була на високому ступені розвитку, пропонувалося створення особливої вечірньої служби для отримання звісток про третю вечірню серію спостережень о 9 год. вечора.

Крім того, зважаючи на нечисленність штату Головної фізичної обсерваторії, робота її з метеорологічних спостережень обмежувалася складанням синоптичних карт і відправкою попереджувальних депеш, весь же матеріал синоптичних карт відкладався без будь-якої обробки.

Унаслідок цього Обсерваторією не вироблене було до цього часу «ніяких емпіричних законів повітряних рухів», існування яких значно сприяло б зменшенню відсотка тих хибних тривог, які піднімалися нею при щонайменших загрозливих ознаках атмосферних збурень.

Для належної розробки метеорологічного матеріалу й для установи третьої серії спостережень, за розрахунком комісії, було потрібно щорічно 9600 руб., а саме:

1) на обробку метеорологічного матеріалу: утримання четвертого фізика - 1600 р. на рік; шостою ад'юнкта - 800 р. Всього 2400 р. на рік;

2) на збільшення витрат, що викликаються установою нічної служби: завідувачу - додаткових 600 р. на рік; чотирьом фізікам - по 400 р.; шести ад'юнктам - по 400 р.; двом телеграфістам - по 300 р.; на закордонні депеші - 1500 р.; на розширення діловодства - 500 р. Всього 9600 р. на рік.

Заслухавши це повідомлення, комітет запропонував обговорити необхідні витрати всіма зацікавленими відомствами, а пропозицію про нові асигнування повинно внести державне казначейство, за кошти якого й утримувалась обсерваторія [5, 7-11].

Проте справа мало зрушила з мертвої точки й часто моряки не мали ніяких прогнозів від кого б то не було, виходячи в море на свій страх і ризик. Після аварії пароплава «Олександр», приписаного до порту Ялти, після довгих розглядів і пошуків винуватих всі стали списувати на метеорологів, які не попередили про шторм.

Миколаївська головна фізична обсерваторія 7 вересня 1909 р. на питання про те, чому не був попереджений порт Ялти про шторм, внаслідок чого пароплав «Олександр» отримав ушкодження, писала, що «в ответ на запрос от 18 сего августа о причинах прекращения посылки предупреждений об ожидаемых сильных ветрах, Николаевская Главная Физическая Обсерватория имеет честь объяснить, что посылка штормовых предупреждений не прекращена, и предупреждения высылаются в порты Черного и Азовского моря [6, 86].

При цьому обсерваторія намагалася збирати й обробляти матеріал. Так, на місця були розіслані спеціальні

бланки, які слід було заповнювати й висилати назад про те, що «о погоде в день получения и в течении двух дней после получения предупреждения, так и о причиненных штормом авариях... Столь же важны такие же сообщения о непредупрежденных ветрах и причиненных ими авариях... значительную пользу могли бы принести мореплавателям своевременные телеграфные сообщения о состоянии погоды в соседних портах». Для цієї мети було розроблено проект організації обміну метеорологічних депеш між портами Чорного та Азовського морів. Згідно з цим проектом центральним пунктом всієї організації був намічений Феодосійський порт. Ініціатором розробки проекту й людиною, яка домоглася його реального впровадження, був старший виконавець робіт Феодосійського порту інженер М. Сарандінакі. З реалізацією проекту такі депеші планували відправляти в Ялтинську міську метеорологічну станцію [6, 86-87].

І дійсно, саме в цей період, тобто у вересні - жовтні 1909 р. йшов активний процес створення Центральної метеорологічної станції Азово-Чорноморських портів у м. Феодосія при канцелярії організації робіт порту. Вже найближчим часом станція повинна була почати розсилку телеграм у всі Азово-Чорноморські порти із зазначенням отриманих з усіх портів відомостей про погоду на 7:00 год. поточного дня, для вивішування задля загального ознайомлення [6, 108].

Відповідно до Проекту управління метеорологічної служби в Азово-Чорноморських торгових портах вимагалось організувати «особую службу в торговых портах, цель которой была бы по возможности предупреждать выходящие из портов суда о возникающих на их пути бурях».

Для здійснення цього завдання пропонувалося увійти в тісний зв'язок з організацією штормової служби в Миколаївській головній фізичній обсерваторії та під її керівництвом обладнати в кожному торговому порту мареграфічні й метеорологічні станції. Крім того, пропонувалося встановити спеціальний нагляд за правильністю виробництва спостережень і за регулярно передачею їх телеграфом як на головну фізичну обсерваторію зі станцій, які вже увійшли в мережу її щоденного синоптичного бюлетеня, так і в управління метеорологічної служби Азово-Чорноморських портів у Феодосії.

Це управління, у свою чергу, мало складати щоденну синоптичну карту погоди та стану Чорного та Азовського морів і на підставі цієї карти передавати телеграфом у відділ торговельних портів і в усі Азово-Чорноморські порти зведену телеграму про погоду даного дня, а також, керуючись загальними вказівками про майбутню погоду, одержуваними щодня телеграфом з Миколаївської головної фізичної обсерваторії, робити припущення про майбутню погоду на наступний день для різних районів названих морів. Для того, щоб створити таку службу, необхідно було багато чого зробити.

Реальна ситуація на осінь 1909 р. була такою. У телеграфній мережі щоденного бюлетеня Миколаївської головної фізичної обсерваторії на Азово-Чорноморському узбережжі малося 17 станцій, з них лише 2 (Новоросійська і Феодосійська) належали міністерству торгівлі і промисловості, Одеська, Керченська та Ростовська-на-Дону - міністерству народної освіти, Ялтинська - міському управлінню, Миколаївська, Тарханкутська, Севастопольська, Таганрозька, Генічеська, Сочинська й Батумська - морському відомству, Гагаринська при курорті й 3 іноземних - у Суліні, Варні та Синопі.

У зв'язку з чим проектом пропонувалося, що в кожному торговому порту, незалежно від того, чи є в цьому пункті метеорологічна станція іншого відомства або приватної особи, повинна бути берегова станція, до складу якої неодмінно повинні входити: 1) водомірний пункт для спостереження над коливанням горизонту моря; тут же слід було вести паралельний запис про стан хвилювання за 10-бальною системою; 2) шогла з флюгером Вильда; 3) перевірений ртутний барометр, встановлений по можливості в будинку, що має незначну висоту над рівнем моря; 4) психрометр Асмана, установлюваний на невисокому стовпі (висота кульок термометрів на 2 метри над поверхнею землі). Це мінімальна програма берегової станції, обладнати яку в кожному порту можна було абсолютно без особливих додаткових витрат.

При цьому, крім згаданих станцій на Азово-Чорноморському узбережжі, діяли ще метеорологічні станції різних типів, що належать різним відомствам і особам, з них міністерству торгівлі та промисловості належать станції в портах Темрюкському і Батумському, а також йшов процес організації повної метеорологічної станції в Потійському порту при управлінні робіт порту. Отже, без усяких витрат на установку будь-яких нових приладів, користуючись лише існуючими станціями, можна було встановити щоденну передачу до м. Феодосії та назад у кожен пункт з наступних станцій, вводючи до переліку й згадані вище станції: Рені, Суліна, Одеса, Кишинів, Миколаїв (управління робіт порту), Херсон (управління робіт порту), Тендровський маяк, Скадовськ (маєток члена державної ради Скадовського), Хорли (маєток члена державної Думи Фальцфейна), Тарханкутський маяк, Євпаторійський маяк, Севастополь, Ялта (управління робіт порту), Судак (маєток професора І.П. Щелкова), Алушта (агент управління робіт порту), Меганомський маяк, Чаудинський маяк, Киз-Аульський маяк, Керч (управління робіт порту), Бердянський маяк, м. Бердянськ (агент управління робіт порту), Маріуполь (управління робіт порту), Таганрог (управління робіт порту), г. Ростов-на-Дону (Петровське реальне училище), Ростовський-на-Дону порт (училище далекого плавання), Перебийний острів у гирлах Дону (Комітет Донських гирл), Азов (комітет Донських гирл), сл. Маргаритівка (садиба спадкоємців Н.М. Сарандінакі, Ейськ (управління робіт порту), Ахтар (агент управління робіт Керченського порту), Темрюк (управління робіт порту), Абрау Дюрсо (питомий маєток), Новоросійськ (управління робіт порту), Туапсе (управління робіт порту), Сочі (маяк), Гагри (управління кліматичної станцією), Сухумі (агент управління робіт порту), Поті (управління робіт порту), Батумі (управління робіт порту). Всього 40 різних станцій.

Що стосується штату, то станом на осінь 1909 р. штат управління робіт Феодосійського порту, підлеглий начальнику робіт Керченського, Темрюкського й Феодосійського портів і завідувачу землечерпальним караваном в Азово-Чорноморських портах, складався з: старшого виконавця робіт, письмоводителя, техніка, кресляра, писаря й спостерігача метеорологічної станції. До цього особового складу управління слід було додати: інспектора метеорологічної служби в Азово-Чорноморських портах (він повинен був мати спеціальну підготовку й рекомендований Миколаївською головною фізичною обсерваторією); штатного обчислювача, в обов'язки якого входило щоденне складання синоптичної карти; помічника обчислювача; штатного телеграфіста при апараті, встановленому в будівлі управління; запасного

телеграфіста; літографа. Всього потрібно було додатково витратити на 8000 руб. [4, 1-3].

Слід вказати, що штат нової центральної станції склав 25 чоловік і був затверджений у цьому ж 1909 році. Отже, справа ця не була загублена в коридорах бюрократії, а вирішена найшвидшим чином.

До складу Таврійської метеорологічної мережі також увійшли станції відомств і приватних осіб. Наводимо перелік станцій 1 та 2 класу: Бердянський повіт: на береговому маяку на краю Бердянської коси (ГГУ морського відомства); при Обіточенській сільськогосподарській школі (міністерство землеробства).

Мелітопольський повіт: у с. Васильєві, маєток дворян Попових (власники маєтку); у м. Мелітополь при повітовій земській управі (земство); у м. Генічеськ при маяку (ГГУ морського відомства).

Дніпровський повіт: у порту Хорли (С.Б. Фальц-Фейнів); при Тендровському маяку (ГГУ морського відомства); у с. Софіївці при Лук'янівській сільськогосподарській школі (міністерство землеробства).

Перекопський повіт: в ім. Казлао-Айбар спадкоємців Г.Н. Кузьміна (власники маєтку); у сел. Курман-Кемельчи при земській лікарні (земство).

Євпаторійський повіт: на Євпаторійському й Тарханкутському маяках (ГГУ морського відомства).

Сімферопольський повіт: на дачі «Баха-Чокрак» П.Г. Моргуліса поблизу м. Карасубазара (власник дачі), у маєтку «Салгірка» поблизу м. Сімферополя (міністерство землеробства), у маєтку «Кучук-Тотайкою» Е.В. Кеслера поблизу м. Сімферополя (власник маєтку), на Херсонському маяку (ГГУ морського відомства).

Феодосійський повіт: у м. Керчі при чоловічій гімназії (міністерство народної освіти за участю Н.Г.Ф. Обсерваторії), на Киз-Аульському маяку (ГГУ морського відомства), у Феодосійському порту (міністерство торгівлі та промисловості), у Феодосійському гірничо-культурному дослідному лісництві (міністерство землеробства), у маєтку «Архадересе» князя Горчакова поблизу м. Судак (власник маєтку), на дачі професора І.П. Щолокова в м. Судак (власник маєтку).

Ялтинський повіт: у м. Алушта при земській аптеці (земство); в урочищі «Магдус» Южнобережного лісництва (міністерство землеробства), у садибі Южнобережного лісництва (міністерство землеробства), у м. Ялті при гірському клубі (ялтинське міське управління), на Ай-Тодорському маяку (ГГУ морського відомства), у м. Байдари (земство), на горі Ай-Петрі (обсерваторія за участю міністерства шляхів сполучення і земства), у м. Севастополь (ГГУ морського відомства), на дачі Н.В. П'ясецького в д. Місхор (власник дачі).

Збори постановили організувати для цієї мети дощомірне бюро за рахунок губернського земства. Спочатку у вигляді досвіду на 1904 р. Бюро запропоновано було відкрити у Феодосії, з урахуванням близькості обладнаної багатьма самописними приладами портової станції. 12 лютого 1904 р. у Феодосії було організовано «Губернское Земское Бюро Таврической Дождемерной Сети», яке налічує 121 дощомірних пункти [4, 5-9].

Гостра потреба, наявність мережі станцій і багатий досвід їх роботи підштовхували вище керівництво країни до створення дієвої метеорологічної служби. 14 березня 1911 р. міністерство торгівлі та промисловості головному інженеру Новоросійських комерційних портів, начальникам торгових портів, начальникам і виробникам робіт у торгових портах своїм циркуляром повідомило,

що незабаром у відділі торговельних портів належить розробка припущень про розвиток гідрометеорологічної служби в торгових портах. Для цього просили вислати наявні по цьому питанню відомості [4, 52].

Конкретним кроком у цьому напрямку стало прийняття закону від 10 грудня 1912 р. за № 38473 «Положення про корпус гідрографів». Згідно з ним гідрографи-геодезисти створювали в складі морського відомства окремих корпус, «который имеет своим назначением обслуживать общегосударственные нужды по обеспечению безопасности мореплавания» [7, 1644-1647]. Однак створення цього корпусу аж ніяк не означало, що відпадає необхідність розгортання потужної метеорологічної служби.

Феодосійська станція, як і передбачалося, стала центральною стала з 1909 р. з досить істотним штатом у 25 осіб. Вона випускала свій бюлетень за передплатою й карту до нього. При цьому станція мала величезний список передплатників - більше 150 різних людей і організацій. Крім того, провадили іншу видавничу діяльність на власному обладнанні [8, 16-26]. З 1 січня 1913 р. Феодосійська Центральна Станція Гідрометеорологічної служби Чорного та Азовського морів стала самостійною установою Відділу торгових портів [8, 2].

Слід згадати, що в останні передвоєнні роки йшов розвиток не тільки станції у Феодосії, також у 1913 р. було закінчено спорудження гідрометеорологічної станції в Азовському порту [9, 5].

Отже, можна зробити висновок, що розвиток широко розгалуженої, організованої й забезпеченої необхідним обладнанням метеорологічної служби, в якості одного з найважливіших засобів забезпечення безпеки судноплавства в басейнах Чорного та Азовського морів, було розпочато, що називається, з ініціативи низу. Автором цього проекту й людиною, яка поставила цю справу на високий рівень, був старший виконавець робіт Феодосійського порту інженер М. Сарандінакі. Завдяки саме його зусиллям за рахунок наявної мережі метеорологічних станцій, що належали різним приватним особам і відомствам, а також за допомогою відкриття в портах спеціальних станцій і створення у Феодосії центральної станції, у 1909 р. була створена єдина метеорологічна служба, яка обслуговувала всі російські порти Чорного та Азовського морів.

Література

1. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XLIV. Отделение первое. 1869. - СПб, 1873. - 962 с.
2. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. V. 1885. - СПб., 1887. - 549 с.
3. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. V. 1885. - СПб., 1887. - 549 с.
4. Государственный Архив в Автономной Республике Крым, ф. 158, оп. 1, д. 114. Дело об оборудовании метеорологической службы в Ялтинском порту. Проект правил и переписка с метеорологическими станциями Крыма о состоянии погоды. 19.12.1910-31.12.1911 г. - 90 л.
5. Там же, ф. 158, оп. 1, д. 15. Протоколы заседания комитета по торговым делам. Копии. 24.04.1904-15.12.1904 г. - 153 л.
6. Там же, ф. 158, оп. 1, д. 80. Воззвание «К улучшению быта моряков Русского торгового флота», временные правила по охране в военное время Российских портов, положение о вывозе имущества правительственных учреждений и служащих с семьями в военное время. 12.01.1909-21.01.1910 г. - 120 л.
7. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. XXXII. 1912 г. Отделение 1. - Петроград, 1915. - 1790 с.
8. Отчет центральной гидрометеорологической службы Черного и Азовского морей за 1913 г. Феодосия. - Феодосия: типография Центральной гидрометеорологической станции, 1915. - 40 с.
9. Азовский порт 1913 г. Отчет о деятельности Азовского торгового порта за 1913 г. - Азов: Типография Я.Д. Немченко и Д.И. Добролюбова, 1914. - 15 с.

Змерзлий Б.В.,

доктор історичних наук, професор,
заступник декана з наукової роботи

юридичного факультету ТНУ ім. В.І. Вернадського
Надійшла до редакції: 08.09.2014

УДК 343.9

ХАРАКТЕРИСТИКА ПОНЯТТЯ «ЖЕРТВА ЗЛОЧИНУ»

Чеплан О. В.

Відсутність повних даних про злочинність знижує ефективність контролю над нею. Віктимологічні дослідження спрямовані на вирішення завдання, об'єктом якого є жертви злочинів, і враховані офіційною статистикою, і латентні. Це сприяє виявленню жертв злочинів і дає можливість отримання об'єктивної картини не тільки віктимізації населення, але визначення стану латентної злочинності. Віктимологічне вивчення дозволяє більш детально й точно описати механізм злочину, особливості поведінки його жертви та заходи, які необхідно застосовувати для запобігання вчинення злочинів у подальшому. Мета вивчення жертви злочинів полягає в підвищенні ефективності запобігання шахрайських посягань і профілактики злочинності, як загалом шляхом впливу безпосередньо на потерпілого, так і при організації правового виховання в широких масштабах, що спрямовано як на потенційного потерпілого, так і на можливих злочинців.

Ключові слова: жертва, віктимологічне дослідження, злочин, потерпілий, шахрайство, віктимна поведінка.

Отсутствие полных данных о преступности снижает эффективность контроля над ней. Виктимологические исследования направлены на решение задания, объектом которого есть жертвы преступлений, и учетные официальной статистикой, и латентные. Это способствует выявлению жертв преступлений и дает возможность получения объективной картины не только виктимизации населения, но определения состояния латентной преступности. Виктимологическое изучение позволяет более детально и точно описать механизм преступления, особенности поведения и меры, которые необходимо применять для предотвращения совершения преступлений в дальнейшем. Цель изучения жертвы преступлений заключается в