

12. Лопашенко Н.А. Экологические преступления: Комментарий к главе 26 УК РФ / Н.А. Лопашенко. – СПб. : Юридический центр Прес, 2002. – 802 с.
13. Кримінальне право України. Особлива частина : [підручник] / [Ю.В. Александров, О.О. Дудоров, В.А. Клименко та ін.] ; за ред. М.І. Мельника, В.А. Клименка. – К. : Юридична думка, 2004. – 656 с.
14. Кримінальне право України: Особлива частина : [підручник] / [М.І. Бажанов, Ю.В. Баулін, В.І. Борисов та ін.] ; за ред. проф. М.І. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація. – 2-е вид., перероб. і доп. – К. : Юрінком Інтер, 2005. – 544 с.
15. Романова Н.Л. Понятие и система экологических преступлений : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Криминология; исправительно-трудовое право» / Н.Л. Романова. – Владивосток, 2001. – 26 с.
16. Митрофанов І.І. Кримінально-правове забезпечення охорони довкілля : [монографія] / І.І. Митрофанов. – Кременчук : Видавець «ПП Щербатих О.В.», 2010. – 272 с.
17. Куцевич М.П. Кримінальна відповідальність за екоцид: міжнародний та національний аспекти : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 / М.П. Куцевич ; Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка. – К., 2007. – 20 с.
18. Пащенко О.О. Кримінальна відповідальність за порушення правил ядерної або радіаційної безпеки: соціальна обумовленість і склад злочину : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 / О.О. Пащенко ; Нац. юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого. – Х., 2004. – 20 с.
19. Деркач А.Л. Організаційно-правові аспекти контролю у галузі ядерної та радіаційної безпеки : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / А.Л. Деркач. – К. : Б. в., 2007. – 16 с.
20. Балюк Г.І. Правові аспекти забезпечення ядерної та радіаційної (радіоекологічної) безпеки в Україні / Г.І. Балюк ; МО України. Ін-т змісту і методів навчання. Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка. – К., 1997. – 194 с.
21. Екологічне право України. Академічний курс : [підручник] / за заг. ред. Ю.С. Шемшученка. – К. : ТОВ «Видавництво «Юридична думка», 2005. – 848 с.
22. Архипов О.М. Загальнотеоретичні проблеми системи екологічних злочинів / О.М. Архипов // Правова держава. – 2005. – № 8. – С. 109–118.

УДК 343.346.1

НЕОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ТЕРПЯЩИМ БЕДСТВИЕ НА МОРЕ: ПРОБЛЕМЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ОБЪЕКТА ПОСЯГАТЕЛЬСТВА

FAILURE TO PROVIDE ASSISTANCE TO A WRECKED VESSEL AND PERSONS AT SEA: PROBLEMS OF DETERMINING THE OFFENCE OBJECT

Федчун Н.А.,

*кандидат юридических наук,
доцент кафедры криминологии и уголовно-исполнительного права
Национального университета «Одесская юридическая академия»*

В статье рассматриваются актуальные проблемы определения объекта преступлений, связанных с неоказанием помощи на море. Определяется место исследуемых уголовно-правовых норм в системе уголовного законодательства. Проанализирован механизм посягательства, проявляющийся при неоказании помощи на море, как одно из преступлений, посягающих на безопасность судоходства.

Ключевые слова: объект, механизм преступного посягательства, безопасность судоходства, неоказание помощи на море.

У статті розглядаються актуальні проблеми визначення об'єкта злочинів, пов'язаних із ненаданням допомоги на морі. Визначається місце досліджуваних кримінально-правових норм у системі кримінального законодавства. Проаналізовано механізм посягання, що виявляється в разі ненадання допомоги на морі, як один зі злочинів, що посягають на безпеку судноплавства.

Ключові слова: об'єкт, механізм злочинного посягання, безпека судноплавства, ненадання допомоги на морі.

The article is devoted to the current problems of determining the object of failure to provide assistance to a wrecked vessel and persons. The place of analyzed criminal norms in the criminal legislation is determined. The mechanism of criminal offence, manifested in assistance refusal in distress at sea as one of the crimes that threatens the safety of shipping.

Key words: object, mechanism of criminal offence, safety of shipping, failure to provide assistance at sea.

Актуальность темы. Интенсивное развитие международного судоходства, сопровождающееся прогрессирующим увеличением количества и тяжести морских аварий, в определенной степени связанных с кризисными явлениями в социально-эко-

номической сфере ряда государств, предопределяет повышенное внимание к проблеме оказания помощи на море. Правоотношения в данной сфере регулируются международным, морским, гражданским, административным и уголовным правом. Необхо-

димість уголовно-правової охорони відношень в сфері безпеки мореплавання викликає питання про відповідність складових проступків в Уголовному кодексі (далі – УК) України і об'єкту об'єкта посягальства.

Общими питаннями уголовно-правової охорони в транспортній сфері займалися Н. Алексеев, А. Балобанов, И. Горелик, И. Дришлюк, В. Касынюк, Н. Коржанский, А. Коробеев, З. Корчева, В. Куринов, В. Мысливый, В. Таций, А. Чучаев и другие ученые.

Целью статьи является анализ комплекса вопросов, связанных с определением объекта проступков, состоящих в неоказании помощи на море.

Изложение основного материала. Система уголовно-правовых норм, связанных с неоказанием помощи на море, состоит из трех взаимосвязанных норм: 1) неоказание помощи капитаном судна, встреченным в море или на ином водном пути, лицам, терпящим бедствие (ст. 284 УК Украины); 2) неоказание помощи капитаном другому столкнувшемуся с ним судну, его экипажу и его пассажирам (ст. 284 УК Украины); 3) несообщение капитаном судна другому судну, столкнувшемуся с ним в море, названия и порта приписки своего судна, места своего отправления и назначения (ст. 285 УК Украины).

Объединяет данные нормы совокупность общих объективных и субъективных признаков:

- обусловленность международными морскими соглашениями;
- поставление в опасность безопасности морского судоходства и ее охрана – с момента создания такой опасности;
- ответственность за бездействие – невыполнение возложенных на капитана судна обязанностей совершения общественно-полезных действий;
- ограничение ответственности специальным субъектом – капитаном судна, обязанным оказывать помощь лицам, терпящим бедствие в море;
- признание обстоятельствами, исключаящими проступность деяния, предусмотренного статьями Особенной части, таких оснований, как невозможность сообщения, наличие серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров.

Нормы об уголовной ответственности за неоказание помощи терпящим бедствие на море являются исторически обусловленными.

Впервые уголовная ответственность за неоказание помощи людям, терпящим бедствие на море, была введена в УК УССР 1927 г. (ст. 93 УК Украины 1927 г. в редакции от 19 июня 1929 г.), одновременно было определено наказание за неоказание помощи столкнувшемуся судну, его экипажу и пассажирам в одной правовой норме.

Обоснованность такого решения вопроса обусловлена тем, что оказание помощи судну связано с признанием судна средством безопасной перевозки, отсюда обе нормы по существу направлены на охрану людей в море.

УК УССР 1927 г. относил соответствующую статью к проступкам против порядка управления (глава II Б «Прочие проступки против порядка

управления»). К таким проступкам относились «... всякие совершенные без контрреволюционной цели деяния, нарушающие правильную деятельность органов управления...» [1, ст. 55].

Данное положение не соответствовало системе уголовного законодательства большинства союзных республик бывшего СССР, которое неоказание помощи людям, терпящим бедствие в море, относило к проступкам против личности. Например, УК РСФСР 1926 г. ст. 156 поместил в главу «Проступки против личности» [2, ст. 156].

Уголовное законодательство Украины 1960 г. определяло ответственность за данное проступление в ст. 203 УК, которая содержалась в главе 9 «Проступки против управления». Порядок управления – это деятельность органов управления, регламентированная определенными нормами [3, с. 17].

Определяя место данных норм в системе УК, украинский законодатель, выражая самостоятельный подход в формировании законодательства, занял предпочтительную позицию, отнес соответствующие статьи к проступкам против безопасности движения и эксплуатации транспорта (раздел XI Особенной части УК Украины 2001 г.).

В объективном и субъективном планах исследуемое проступление не может быть отнесено к проступкам против личности. Данная группа проступков характеризуется виновным причинением вреда жизни, здоровью личности [4, с. 17]. Посягательство на иные общественные отношения, при которых жизнь, здоровье приобретают значение дополнительного объекта, не могут быть отнесены к проступкам против личности. Необходимость рассматривать их в качестве «самостоятельных составов проступков» отмечал еще А. Пионтковский [5, с. 109].

Исторически предопределенное место исследуемых уголовно-правовых норм в системе уголовного законодательства обуславливалось в основном стремлением законодателя акцентировать внимание на обеспечении охраны общественных отношений в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта, соответствующего требованиям международных конвенций в процессе мореплавания [6, с. 450]. А. Пионтковский видел назначение данных правовых норм в том, чтобы, в соответствии с требованиями конвенций, более точно отражать их содержание в нормах уголовного права [5, с. 107].

Однако уже в годы становления действующего законодательства ученые высказывали мысль о необходимости признания дополнительным объектом проступления безопасность существования личности [7, с. 7].

На наш взгляд, признание объектом данного проступления личности не может охватывать сущность и объема общественных отношений, на которые оно посягает. Как справедливо отмечает А. Коробеев, «бездействием капитана вред жизни, здоровью людей причиняется не непосредственно, а путем нарушения иной системы отношений – отношений общественной безопасности в сфере охраны человеческой жизни на море» [8, с. 97].

Правонарушения, связанные с оказанием помощи на море, посягают на общественные отношения в сфере безопасности судоходства, которая предполагает соблюдение широкого спектра технических и правовых норм по обеспечению безопасности на море, связанной с судоходством. В специальной литературе высказываются различные мнения по поводу данного понятия. Обращает внимание то, что разнообразие понятий сводится в основном к объему определения.

Так, И. Дришлюк сводит безопасность судоходства к последовательности операций по управлению судном [9, с. 14].

«Технологизирует» проблему В. Тарковски, связывая безопасность с требованиями по конструкции судна, оборудованию, снабжению, комплектованию по численности и квалификации экипажа, по соблюдению правил движения судов, предупреждения столкновения [10, с. 6].

Широкое понятие безопасности судоходства содержится в трудах английского ученого Д. Коломба, который усматривает в нем свободу судоходства [11, с. 300].

Многие авторы (В. Демиденко [12, с. 8], Т. Ванданов [13, с. 8]) обоснованно стремятся придать данному понятию более конкретное содержание и обрести его правовую форму. Безопасность судоходства представляет систему международно-правовых и внутригосударственных принципов использования морских судов.

Безопасность судоходства составляет одно из звеньев безопасности работы транспорта. УК Украины посвятил транспортным преступлениям самостоятельную главу XI «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

В данную главу помещены и исследуемые преступления. При таком построении закона безопасность движения и эксплуатации транспорта становится видовым объектом. Видовой объект составляют однородные или тождественные отношения, охраняемые уголовным законом [14, с. 147]. Однако это не исключает признания посягательства на более общие отношения – общественную безопасность.

Общественная безопасность предполагает определенные общественные отношения по поводу обращения с источниками общей опасности, обеспечивающие сохранность людей и материальных ценностей [6, с. 427].

Технические и правовые нормы определяют порядок обращения с транспортными средствами. Справедливо отмечает В. Тихий: «Общественная безопасность уже не столько цель как таковая, а целесообразная деятельность, применяющая определенные средства и порождающая определенный результат» [15, с. 10]. Невыполнение специальных правил осмотрительности при обращении со средствами водного транспорта создает опасность для жизни и здоровья людей [16, с. 59].

Признавая общественную безопасность более широким понятием, чем безопасность движения и эксплуатации транспорта, можно занять позицию

признания последней видовым объектом, а общественной безопасности – родовым.

Такое положение вещей подтверждает и уголовное законодательство некоторых европейских стран, в частности в УК Австрии, Дании, ФРГ, Сан-Марино и некоторых других указанные преступления рассматриваются как отдельные преступления против общественной безопасности [17, с. 799].

Общественные отношения в сфере безопасности морского судоходства составляют непосредственный объект преступления. Механизм преступного посягательства – неоказание помощи людям, столкновению судну, несообщение данных о своем судне при столкновении, прежде всего, связан с причинением или возможностью причинения вреда установленному порядку безопасности судоходства.

В соответствии с установленными правилами безопасности морского судоходства, капитан судна должен оказать помощь столкнувшемуся судну, сообщить данные о своем судне, а при обнаружении в море людей, которым угрожает опасность, – оказать им помощь. Игнорирование данных обязанностей, использование транспортных средств в нарушение установленных правил «по собственному усмотрению» создает «... состояние неконтролируемого использования транспортных средств, то есть нарушаются отношения в сфере безопасного функционирования транспорта» [18, с. 103–109].

Помимо основного непосредственного объекта, в анализируемых преступлениях в качестве дополнительных выступает личность, собственность. Под дополнительным объектом понимаются те общественные отношения, которым наряду с основным объектом причиняется или возникает угроза причинения вреда [19, с. 101].

Следует согласиться с В. Борисовым, который, рассматривая вопрос о механизме причинения вреда отношениям безопасности производства, признает, что вред дополнительным объектам – жизни, здоровью, собственности – причиняется опосредованно через основной объект [20, с. 27].

Капитан судна обязан соблюдать правила безопасности судоходства, которые включают необходимость оказать помощь людям, терпящим бедствие в море, столкнувшемуся судну, сообщить данные о своем судне. Нарушая данные обязанности, капитан разрывает социальные связи в общественных отношениях, дезорганизует управление транспортом, что ведет к снижению безопасности судоходства и создает или усиливает вероятность причинения вреда дополнительным объектам. При неоказании помощи людям, терпящим бедствие в море, дополнительным объектом является жизнь, здоровье.

Неоказание помощи столкнувшемуся судну посягает на отношения собственности, которая представлена таким предметом, как судно. Определение судна содержится в международных соглашениях, которые в общих чертах определяют данное понятие. Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г. определяет судно как любое плавучее судно или сооружение, способное осуществлять

плавание. Не менее расплывчатое определение судна содержится в Конвенции о спасании 1989 г.: под судном понимается любое имущество, которое не закреплено за побережьем и включает фрахт на риске [12, с. 49]. Такая широкая постановка вопроса требует конкретизации. В этом плане следует согласиться с А. Коробеевым, который отмечает следующие признаки, присущие понятию судна:

а) способность к самостоятельному автономному движению за счет установленного на нем двигателя;

б) обязательная регистрация в соответствующих органах;

в) эксплуатация в соответствии с действующими правилами безопасности [18, с. 109].

Акцент в законе на неоказание помощи судну связан со стремлением законодателя взять под защиту безопасность экипажа, пассажиров, т. е. судно рассматривается как средство безопасной перевозки людей. Такое сужение значимости судна предопределяет и обусловленную международными соглашениями дифференциацию понятий оказания помощи и спасания. Если первое относится к людям и нарушение обязанности оказания помощи влечет уголовную ответственность, то спасание связано с имуществом и соответствующие правонарушения признаются гражданско-правовыми деликтами.

Несообщение данных о своем судне при столкновении посягает на такой дополнительный непосредственный объект, как общественные отношения, складывающиеся по поводу соблюдения правил судоходства.

Следовательно, преступления, связанные с оказанием помощи на море, несообщением данных о судне, могут иметь различные дополнительные непосредственные объекты, но основным является по-

сягательство на такое правоохраняемое благо, как безопасность морского судоходства. Безопасность движения и эксплуатации транспорта может быть признана видовым объектом, а общественная безопасность – родовым.

Дифференциация общественных отношений, охраняемых уголовно-правовыми нормами, предопределяет их место в системе уголовного законодательства Украины. Соответствующие уголовно-правовые нормы относятся к посягательствам на общественную безопасность, к их разновидности – транспортным преступлениям.

В регулировании правоотношений, складывающихся в сфере судоходства, уголовно-правовые нормы обеспечивают по предмету и методу правового регулирования охранительные функции в предупреждении, пресечении неоказания помощи судну и лицам, терпящим бедствие, несообщения капитаном названия своего судна при столкновении судов.

Выводы. Система уголовно-правовых норм, связанных с оказанием помощи на море, складывается из 3 взаимосвязанных норм: неоказание помощи людям, терпящим бедствие (ст. 284 УК Украины); неоказание помощи столкнувшемуся судну (ст. 284 УК Украины); несообщение при столкновении данных о своем судне (ст. 285 УК Украины).

Механизм преступного посягательства – неоказание помощи людям, столкнувшемуся судну, предполагает причинение вреда отношениям общественной безопасности (родовой объект), безопасности движения и эксплуатации транспорта (видовой объект), безопасности морского судоходства (основной непосредственный объект) и через нее – жизни, здоровью, собственности (дополнительные непосредственные объекты).

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ:

1. Уголовный кодекс Украинской ССР 1927 г. – М. : Юрид. литература, 1954. – Ст. 55.
2. Уголовный кодекс РСФСР 1926 г. – М. : Юрид. литература, 1952. – Ст. 156.
3. Владимиров В.А. Преступление против порядка управления / В.А. Владимиров, Ю.М. Ляпунов. – М., 1966. – С. 17.
4. Наумов А.В. Мотивы убийства / А.В. Наумов. – Волгоград : Изд-во Высш. следственной школы МВД СССР, 1969. – С. 17.
5. Пионтковский А.А. Курс Советского уголовного права. Часть Особенная / А.А. Пионтковский. – М., 1971. – Т. 5. – С. 109.
6. Сучасне кримінальне право України : [курс лекцій] / [А.В. Савченко, В.В. Кузнєцов, О.Ф. Штанько]. – К. : Вид ПАЛИВОДА А.В., 2006. – С. 450.
7. Горелик А.С. Уголовная ответственность за оставление в опасности : автореф. дисс. ... канд. юрид. наук / А.С. Горелик. – Л., 1964. – С. 7.
8. Коробеев А.И. Уголовно-правовая охрана безопасности мореплавания в СССР / А.И. Коробеев. – Владивосток : Изд-во ДГУ, 1984. – С. 97.
9. Дришлюк И.А. Охрана безопасности движения и эксплуатации морского транспорта уголовно-правовыми средствами : автореф. дисс. ... канд. юрид. наук / И.А. Дришлюк. – М., 1988. – С. 14.
10. Тарковски В. Международно-правовые проблемы обеспечения безопасности мореплавания : автореф. дисс. ... канд. юрид. наук / В. Тарковски. – М., 1974. – С. 6.
11. Коломбас Д. Международное морское право / Д. Коломбас. – М. : Прогресс, 1975. – С. 300.
12. Демиденко В.В. Международно-правовое регулирование безопасности мореплавания, спасания, буксировки на море и международная морская правосубъектность Украины / В.В. Демиденко. – О. : ОВИМУ, 1990. – С. 8.
13. Ванданов Т.Б. Юридические основы безопасности мореплавания / Т.Б. Ванданов. – М. : Рекламинформбюро ММФ, 1976. – С. 8.
14. Энциклопедия уголовного права. Состав преступления. – СПб. : Издание профессора Малинина, 2005. – Т. 4. – С. 147.
15. Тихий В.П. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности обращения с общепаспортными предметами / В.П. Тихий. – К. : УМК ВО, 1989. – С. 10.
16. Чучаев А. Объективная сторона состава преступления, посягающего на безопасность работы флота / А. Чучаев // Соц. законность. – 1982. – № 3. – С. 59.

17. Хавронюк М.І. Кримінальне законодавство України та інших держав континентальної Європи: порівняльний аналіз, проблеми гармонізації: [монографія] / М.І. Хавронюк. – К.: Юрисконсульт, 2006. – С. 799.
18. Коробеев А.И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность / А.И. Коробеев. – М.: Юрид. литература, 1990. – С. 103–109.
19. Кримінальне право України: Загальна частина / за ред. М.І. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація. – К. – Х.: Юрінком Інтер – Право, 2001. – С. 101.
20. Борисов В.И. Основные проблемы охраны безопасности производства в уголовном законодательстве Украины: автореф. дисс. ... докт. юрид. наук / В.И. Борисов. – Х., 1993. – С. 27.

УДК 340.12(436+7/8)

АЛГОРИТМ РЕФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ ПЕНІТЕНЦІАРНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ

ALGORITHM OF REFORMING THE STATE PENITENTIARY SERVICE OF UKRAINE

Шкута О.О.,
*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри галузевого права
Херсонського державного університету*

У статті розглядаються питання реформування Державної пенітенціарної служби України. Подається їх критичний аналіз, запропоновано алгоритм реформування в контексті Концепції державної політики України та пропозицій Міністерства юстиції України.

Ключові слова: реформування, Державна пенітенціарна служба України, алгоритм, концепція, державна політика України.

В статье рассматриваются вопросы реформирования Государственной пенитенциарной службы Украины. Подается их критический анализ, предложен алгоритм реформирования в контексте Концепции государственной политики Украины и предложенной Министерством юстиции Украины.

Ключевые слова: реформирование, Государственная пенитенциарная служба Украины, алгоритм, концепция, государственная политика Украины.

The article deals with the reform of the State Penitentiary Service of Ukraine. Served their critical analysis, proposed reform of the algorithm in the context of Ukraine's state policy concepts and proposals of the Ministry of Justice of Ukraine.

Key words: reform, State Penitentiary Service of Ukraine, algorithm, conception, state policy of Ukraine.

Постановка проблеми. Нині на порядку денному кримінально-виконавчої науки перебуває значний обсяг питань, пов'язаних із процесом реалізації Концепції державної політики у сфері реформування Державної кримінально-виконавчої служби України та пропозицій Міністерства юстиції України щодо узгодження зазначеної діяльності органів та установ виконання покарань із європейськими стандартами.

Головною ідеєю, вектором діяльності всіх суб'єктів оптимізації процесу виконання покарань в Україні має стати пошук (або розроблення) і впровадження такого механізму виконання покарань, за якого, з одного боку, досягалася б мета покарання та кримінально-виконавчого законодавства, а з іншого – не порушувались права й законні інтереси засуджених і процес передачі певних функцій Державної пенітенціарної служби України Міністерству юстиції України.

Ми розуміємо, що Державна кримінально-виконавча служба України є самостійним виконавчим органом державного управління, наділеним владами повноваженнями, за допомогою яких у країні забезпечується державна політика у сфері виконання покарань. Тому вказаний орган потребує сьогодні

суттєвого реформування з метою узгодження його з європейськими стандартами. Це є також головною вимогою Ради Європи для держав – учасниць цього міждержавного утворення (Україна стала учасницею Ради Європи 9 листопада 1995 р.).

Тому, визнаючи, що сучасна вітчизняна система органів та установ виконання покарань і слідчих ізоляторів Державної пенітенціарної служби України потребує свого завершення відповідно до міжнародних стандартів поведінки з ув'язненими й засудженими, констатуємо, що це досить складний і відповідальний процес. По-перше, його результати впливають на долю тисяч людей, які перебувають у місцях позбавлення волі, а також їхніх рідних і близьких; по-друге, такі зміни стосуються базових людських цінностей і прав.

Станом на 1 лютого 2016 р. до сфери управління Державної пенітенціарної служби України належать 148 установ (з них 29 установ перебувають на території Донецької й Луганської областей, що тимчасово не контролюються українською владою), 12 слідчих ізоляторів та 17 установ виконання покарань із функцією слідчих ізоляторів, а також 589 підрозділів кримінально-виконавчої інспекції, які викону-