

РОЗДІЛ 8

КРИМІНАЛЬНЕ ПРАВО ТА КРИМІНОЛОГІЯ; КРИМІНАЛЬНО-ВИКОНАВЧЕ ПРАВО

УДК 341.225.5: 343.2/7

DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2019-6/74>

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА НЕНАДАННЯ ДОПОМОГИ СУДНУ ТА ОСОБАМ, ЩО ЗАЗНАЛИ ЛИХА НА МОРІ, В УМОВАХ ВИКОНАННЯ УКРАЇНОЮ МІЖНАРОДНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ

TOPICAL ISSUES OF LIABILITY FOR NON-ASSISTANCE TO THE SHIP AND THE DISASTERS AT SEA IN THE CONDITIONS OF UKRAINE'S IMPLEMENTATION OF INTERNATIONAL OBLIGATIONS

**Балобанов О.О., к.ю.н., доцент,
професор кафедри морського права**

Одеський національний морський університет

Рудавська В.О., магістр

*Навчально-науковий морський гуманітарний інститут
Одеського національного морського університету*

Стаття присвячена актуальним питанням відповідальності за ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха на морі. Сьогодні міжнародна морська спільнота приділяє велику увагу питанням забезпечення безпеки мореплавства через міжнародно-правові акти, що закладають основи протидії злочинам проти безпеки мореплавства, при цьому міжнародно-правові акти містять систему та визначені стандарти злочинів, що вимагають узгоджених дій держав щодо забезпечення безпеки мореплавства, разом із тим не визначають покарання, обмежуючись загальними рекомендаціями щодо його застосування. Так, згідно зі ст. 11 Конвенції для об'єднання деяких правил щодо надання допомоги та рятування на морі (Брюссель, 1910) «кожен капітан зобов'язаний, наскільки він може це зробити без серйозної небезпеки для свого судна, свого екіпажу та пасажирів, надати допомогу кожній особі, навіть ворожій, зустрінутій в морі, в небезпеці загинути». Стаття 12 зобов'язує держави, що ратифікували Конвенцію, прийняти «належні заходи для того, щоб це порушення було покаранням». Досліджувана вимога міжнародних актів імплементована в національне законодавство України. Так, у ст. 59 КТМ вказано, що: «Капітан судна зобов'язаний, якщо це він може зробити без серйозної загрози для свого судна й осіб, які перебувають на ньому: 1) надати допомогу будь-якій виявленій у морі особі, якій загрожує загибель; 2) прямувати з найбільшою швидкістю на допомогу тим, хто гине, якщо йому повідомлено, що вони потребують допомоги, і якщо на такі дії з його боку можна розумно розраховувати». За невиконання зазначених у цій статті обов'язків капітан судна несе відповідальність згідно з чинним законодавством України, а саме кримінальну відповідальність за ст. 284 Кримінального кодексу України (далі – КК України). Суспільна небезпечність цього злочину виражається в тому, що в океані, на морі або інших водних шляхах, особливо в умовах шторму, урагану створюється реальна загроза судну, пасажиром, екіпажу та іншим особам, які зазнали лиха. Надання допомоги в таких умовах є дуже важливим заходом для того, щоб урятувати судно і людей від загибелі.

Наразі ж норми про притягнення до кримінальної відповідальності за ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха на морі, залишаються недосконалими, тоді як розглядуваний злочин носить суто небезпечний характер, із суто небезпечними наслідками. Суспільна небезпека ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха, є основною і головною ознакою, яка виявляється у настанні небезпечних для жертви наслідків, тобто виступає критерієм віднесення такого акту до категорії злочинних. Разом із тим навіть у разі загибелі особи через ненадання їй допомоги законодавець сьогодні не схильний визнавати це тяжким або особливо тяжким злочином, у зв'язку з чим пропонується внесення змін до закону про кримінальну відповідальність, що дозволить удосконалити ефективність правових заходів, які мають відповідати сучасним нормам міжнародного морського права, та протидіяти вчиненню злочинів проти безпеки мореплавства.

Ключові слова: безпека мореплавства, ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха на морі, кримінальна відповідальність, суспільна небезпека, тяжкий злочин, Конвенція, морське право, міжнародні зобов'язання України.

The article deals with topical issues of responsibility for not providing assistance to a ship and persons in distress at sea. Today, the international maritime community pays close attention to the issues of maritime safety through international legal acts that lay the foundations for countering maritime safety crimes, while international legal acts contain a system and defined standards of crime that require concerted action by States to ensure maritime safety, however, they do not define penalties, but are limited to general guidelines for their application. Yes, according to Art. 11 of the Convention for the Compilation of Certain Rules for Relief and Rescue at Sea (Brussels, 1910) "Every captain is obliged, as far as he can do it without serious danger to his ship, his crew and passengers, to assist every person, even the enemy encountered in the sea are in danger of being killed". Article 12 obliges States that have ratified the Convention to take "appropriate measures to ensure that such a violation is punished". The investigated requirement of international acts has been implemented in the national legislation of Ukraine. Yes, in Art. 59 of the KTM states that: "The master of a ship is obliged, if he can do so without a serious threat to his ship and the persons aboard it: 1) to assist any person identified in the sea who is at risk of death; 2) to go with the greatest speed to the aid of the dead, if he is informed that they need help, and if such action on his part can reasonably be counted". The master of a vessel shall be liable for the non-fulfillment of the obligations specified in this article in accordance with the current legislation of Ukraine, namely criminal liability under Art. 284 of the Criminal Code of Ukraine. The public danger of this crime is that in the ocean, at sea or in other waterways, especially in storms, hurricanes, there is a real threat to the ship, passengers, crew and other persons who have suffered a disaster. Assistance in such conditions is a very important measure in order to save the ship and the people from death.

At present, however, the rules governing criminal liability for failure to provide assistance to a vessel and persons at sea are imperfect, while the crime in question is of a purely dangerous nature, with a particularly dangerous consequence. The public danger of not providing assistance to the vessel and the persons who are the disaster is the main and the main feature, which is manifested in the occurrence of the dangerous consequences for the victim, that is, the criterion of classification of such act in the category of criminal. At the same time, even in case of death of a person due to non-assistance, the legislator is not inclined to admit it as a serious or especially grave crime, therefore, it is proposed to amend the law on criminal liability, which will improve the effectiveness of legal measures that have comply with current standards of international maritime law and combat crimes against maritime safety.

Key words: maritime safety, failure to provide assistance to the ship and persons in distress at sea, criminal liability, public danger, serious crime, Convention, maritime law, Ukraine's international obligations.

Постановка проблеми. Незважаючи на здобутки міжнародного співтовариства у сфері забезпечення безпеки мореплавства, рівень аварійності світового морського флоту все ще залишається дуже високим. Міжнародна морська спільнота приділяє велику увагу питанням забезпечення безпеки мореплавства через міжнародно-правові акти, що закладають основи протидії злочинам проти безпеки мореплавства, при цьому такі акти містять систему та визначені стандарти злочинів, що вимагають узгоджених дій держав щодо забезпечення безпеки мореплавства, разом із тим не визначають покарання, обмежуючись загальними рекомендаціями щодо його застосування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Різним аспектам, пов'язаним із міжнародно-правовою регламентацією безпеки мореплавства та відповідальністю у цій сфері, присвятили свої праці такі вчені: Т.В. Аверочкина, А.К. Виноградов, В.В. Демиденко, В.М. Денисов, В.М. Прусс, Н.О. Федчун, Ю.С. Шемшученко тощо. Разом із тим актуальні питання відповідальності за ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха на морі, відповідно до міжнародних зобов'язань України сьогодні залишаються актуальними й такими, що потребують дослідження.

Наразі залишаються недосконалими норми про притягнення до відповідальності за ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха на морі, тоді як розглядуваний злочин носить суто небезпечний характер, із суто небезпечними наслідками.

Мета статті полягає в дослідженні актуальних питань відповідальності за ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха на морі, в умовах виконання Україною міжнародних зобов'язань та формулювання на цій основі пропозицій щодо внесення змін до закону про кримінальну відповідальність.

Виклад основного матеріалу. Проблема збереження життя на морі є багатоаспектною і містить різні напрямки, пов'язані як з міжнародним співробітництвом у цій сфері, так і зі становленням та застосуванням технічних норм і стандартів, підготовкою і дипломуванням моряків, повноваженнями держави порту, прапора і прибережної держави, організацією пошуку й рятування на морі, діяльністю класифікаційних товариств і страхових компаній, імплементацією міжнародно-правових норм тощо. Для збереження життя на морі велике значення має вдосконалення діяльності універсальних міжнародних механізмів і процедур. Поряд із ними повинні розвиватися регіональні механізми, які також відіграють важливу роль у міжнародному співробітництві у даній сфері.

Сьогодні Україна є стороною таких міжнародних договорів у сфері морського права і торговельного мореплавства:

- Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року [1];
- Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року [2];
- Міжнародної конвенції про пошук і рятування на морі 1979 року [3];
- Міжнародної конвенції про рятування 1989 року [4];
- Угоди про співробітництво причорноморських держав з пошуку та рятування на Чорному морі 1998 року [5].

Питання саме забезпечення безпеки мореплавства належить Міжнародній морській організації (далі – ІМО), співробітництву з відповідними урядовими і неурядовими міжнародними організаціями. У рамках ІМО створена досить розвинута система міжнародних угод, в яких значна увага приділена питанням забезпечення безпеки мореплавства. Разом із тим, незважаючи на постійний розвиток методів, способів і технічних засобів забезпечення безпеки, в морі щорічно терплять лиха декілька тисяч суден та гине понад 2 тис. людей, у тому числі і через ненадання допомоги судну та особам, що терплять лиха на морі.

Однією з причин того, що це явище набуває все більш загрозливого характеру, є недостатня ефективність правових заходів щодо забезпечення безпеки мореплавства, які мають відповідати сучасним нормам міжнародного морського права.

Ще з давніх часів на капітанові судна лежить обов'язок надавати допомогу людям, що зазнали лиха. Спочатку цей обов'язок виник зі звичайного (неписаного) права, а потім був закріплений у низці міжнародних конвенцій, присвячених проблемам мореплавства. Так, згідно зі ст. 11 Конвенції для об'єднання деяких правил щодо надання допомоги та рятування на морі (Брюссель, 1910) [6], «кожен капітан зобов'язаний, наскільки він може це зробити без серйозної небезпеки для свого судна, свого екіпажу та пасажирів, надати допомогу кожній особі, навіть ворожій, зустрінутій в морі, в небезпеці загинути». Стаття 12 зобов'язує держави, що ратифікували Конвенцію, прийняти «належні заходи для того, щоб це порушення було покараним».

Конвенція про відкрите море (Женева, 1958) підтвердила цей обов'язок капітана, в ст. 12 вказавши: «Кожна держава зобов'язує капітана будь-якого судна, яке плаває під її прапором, оскільки капітан може це зробити, не піддаючи серйозній небезпеці судно, екіпаж та пасажирів [7]:

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

б) прямувати з усією можливою швидкістю на допомогу терплячим лихом, якщо йому повідомлено, що вони потребують допомоги, оскільки на таку дію з його боку можна розумно розраховувати ...».

На підставі Рекомендації 40 Міжнародною конференцією з охорони людського життя на морі 1960 року [2] була прийнята Міжнародна конвенція з пошуку і порятунку на морі (Гамбург, 1979). Відповідно до цієї Конвенції держави, що її ратифікували, «забезпечують прийняття необхідних заходів у справі забезпечення належного пошуку і порятунку людей, що зазнають лиха на морі біля їхніх берегів» (п. 2.1.1) [3]. Досліджувана вимога міжнародних актів імплементована в національне законодавство України.

Так, у ст. 59 КТМ вказано, що [8]: «Капітан судна зобов'язаний, якщо це він може зробити без серйозної загрози для свого судна і осіб, які перебувають на ньому: 1) надати допомогу будь-якій виявленій у морі особі, якій загрожує загибель; 2) прямувати з найбільшою швидкістю на допомогу тим, хто гине, якщо йому повідомлено, що вони потребують допомоги, і якщо на такі дії з його боку можна розумно розраховувати».

За невиконання зазначених у цій статті обов'язків капітан судна несе відповідальність згідно з чинним законодавством України, а саме кримінальну відповідальність за ст. 284 КК України [9], зокрема: «Ненадання допомоги капітаном судна в разі зіткнення з іншим судном екіпажу та пасажиром останнього, а також зустрінутим у морі або на іншому водному шляху особам, які зазнали лиха, якщо він мав можливість надати таку допомогу без серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажирів, карається штрафом до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або арештом на строк до шести місяців, або обмеженням волі на строк до двох років». Сьогодні кримінальне правопорушення щодо ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха на морі, відноситься до злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Суспільна небезпечність цього злочину виражається в тому, що в океані, на морі або інших водних шляхах, особливо в умовах шторму, урагану, створюється реальна загроза судну, пасажиром, екіпажу та іншим особам, які зазнали лиха. Надання допомоги в таких умовах є дуже важливим заходом для того, щоб врятувати судно і людей від загибелі [10].

Необхідно зазначити, що вказівка на ознаку суспільної небезпеки міститься насамперед у самому визначенні поняття злочину (ст. 11 КК України). Характер і ступінь суспільної небезпеки покладені в основу класифікації злочинів у ст. 12 КК України. Показником суспільної небезпеки ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха, є і характер вчиненої дії чи бездіяльності. Стаття 24 КК України, що визначає умисну форму вини, вказує на усвідомлення винним суспільної небезпеки своєї дії чи бездіяльності [10].

З об'єктивної сторони злочин виражається в бездіяльності капітана судна. Обов'язок капітана надавати допомогу виникає в разі зіткнення суден, а так само зустрічним на морі чи іншому водному шляху особам, що зазнали лиха. Крім обов'язку, капітан повинен мати можливість надати таку допомогу без серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу та пасажирів. У такій обстановці певний ризик є, але за вмілого проведення заходів щодо порятунку людей від загибелі цей ризик є виправданим. Для відповідальності капітана не має значення, чи були при цьому порушені правила безпеки руху та експлуатації водного транспорту, чи є вина капітана та екіпажу судна, що зазнало лиха [10].

З іншого боку, якщо в діях капітана є ознаки порушення правил безпеки руху та експлуатації водного транспорту, то він повинен відповідати і за ст. 276 КК. Якщо ж порушень правил не було, але судно причетне до зіткнення, і члени екіпажу та пасажирів були поставлені в небезпечне для життя становище, то скоєне необхідно кваліфікувати за сукупністю злочинів, передбачених статтями 284 та 135 КК («Залишення в небезпеці»), за умови, що капітан ухилився від надання допомоги [10].

Суб'єктивна сторона злочину виражається в прямому умислі по відношенню до факту ненадання допомоги судну та особам, які зазнали лиха і потребують допомоги. Капітан розуміє, що він зобов'язаний і має можливість надати їм допомогу, але не надає її.

Суб'єктом злочину є капітан судна або особа, яка виконує його обов'язки. Якщо капітан судна не надав допомоги, виконуючи наказ або розпорядження власника судна в межах його повноважень та в належному порядку, то він не підлягає кримінальній відповідальності за умови, що він не усвідомлював і не міг усвідомлювати злочинного характеру наказу чи розпорядження. Відповідальності за це діяння підлягає тільки особа, яка віддала злочинний наказ чи розпорядження [10]. Разом із тим поведінка капітана повинна діставати оцінку з позиції кримінального закону, оскільки її характер і зміст можуть тягти за собою певні кримінально-правові наслідки

Злочин має формальний склад і вважається закінченим з моменту ненадання допомоги. Для вирішення питання про кримінальну відповідальність не має значення, загинули або залишилися живими люди, які перебували в небезпечному для життя або здоров'я стані. Не впливає на правову оцінку і те, в результаті чого вони опинилися в такому становищі: через катастрофу судна, авіаційної події та ін. Головне полягає в тому, що люди зазнали лиха, і якщо не втрутитися в розвиток подій, то їх загибель неминуча. Потерпілі можуть перебувати не тільки у воді, але й на транспортних, рятувальних засобах або на якомусь предметі, що опинився в морі [10].

Розглядаючи злочин з ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха, можливо зазначити два види злочинного діяння: по-перше, ненадання допомоги судну, яке зазнало лиха, та, по-друге, ненадання допомоги особам, що зазнали лиха. Іноді одне може бути слідством іншого (судна зіткнулися, і те, що віділіло, йде з місця зіткнення, не надаючи допомоги потерпілим), іноді ж є самостійним.

Кримінальне право розглядає злочин не як абстрактну категорію, а як реальну соціальну категорію, поясню-

ючи її появу й існування соціальними явищами. Згідно зі ст. 11 КК України злочин є суспільно небезпечне діяння (дія або бездіяльність), вчинене суб'єктом злочину [9]. Тобто злочин визначається не просто такою поведінкою людини, що заподіює істотну шкоду, порушує суспільні відносини в державі, а лише та, яка передбачена у КК України.

Водночас ч. 1 ст. 2 КК України закріплює, що кримінальній відповідальності підлягає лише особа, винна у вчиненні злочину, а в ч. 2 ст. 1 КК України констатується, що саме Кодекс установлює покарання за вчинений злочин. Відповідно до цього ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха, як і будь-який злочин, характеризується низкою обов'язкових ознак, до яких закон відносить суспільну небезпеку діяння, його протиправність, винність і карність. Суспільна небезпека ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха, є основною і головною ознакою, яка виявляється у настанні небезпечних для жертви наслідків, тобто виступає критерієм віднесення такого акту до категорії злочинних правопорушень [11, с. 31]. Разом із тим навіть у разі загибелі особи через ненадання їй допомоги законодавець не схильний визнавати це тяжким або особливо тяжким злочином.

Другою ознакою будь-якого злочину, в тому числі ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха, зокрема, яка нерозривно пов'язана із суспільною небезпекою, є протиправність. Виходячи з цього, закон називає вину, поряд із суспільною небезпекою і протиправністю, обов'язковою ознакою злочину, тому що злочином може бути діяння, вчинене з умислом чи з необережності. Карність у визначенні поняття злочину також вказується як одна з його ознак. Тобто карність розуміється саме як можливість покарання, а не як реальне його застосування. Це означає, що не в усіх випадках, установлених законом, покарання підлягає застосуванню.

Так, виходячи з передбачених кримінальним законодавством каральних санкцій, ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха, сьогодні відноситься до злочинів невеликої тяжкості. Адже за ч. 2 ст. 12 КК України до таких злочинів відносять ті, за які передбачене покарання у вигляді позбавлення волі на строк не більше двох років або інше, більш м'яке покарання. Разом із тим визначальним є те, що якщо люди зазнали лиха, і якщо не втрутитися в розвиток подій, то їх загибель неминуча, а отже, наслідки у вигляді загибелі людей є кваліфікуючою ознакою, що сьогодні не передбачена чинним законодавством.

Висновок. Вагоме значення у визначенні суспільної небезпеки діяння, його тяжкості закон надає ознакам суб'єктивної сторони (формі й виду вини, мотиву і меті злочину), тому тяжкими й особливо тяжкими сьогодні закон визнає тільки умисні злочини, разом із тим як наслідки ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха, у виді загибелі людей є кваліфікуючими ознаками, що не передбачені сьогодні в чинному законодавстві, що може створювати передумови до зниження авторитету України як морської держави, зростання ризиків під час перевезення пасажирів і вантажів, зростання страхових витрат учасників транспортного процесу, потенційного зменшення кількості випадків заходження суден до морських портів України.

Таким чином, по-перше, сьогодні кримінальне правопорушення щодо ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха на морі, відноситься до злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту, при цьому як родовим, так і безпосереднім об'єктом є життя та здоров'я особи, а отже, можна зазначити, що діяння, передбачене ст. 284 КК, не містить жодної ознаки, характерної для транспортного злочину і має бути переміщене до розділу «Злочини проти життя та здоров'я особи»; по-друге, з метою врегулювання даної законодавчої прогалини необхідно доповнити ст. 284 кваліфікуючою ознакою та викласти її

в такій редакції з урахуванням переміщення її до Розділу «Злочини проти життя та здоров'я особи»:

Стаття 136-1. Ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха

1. Ненадання допомоги капітаном судна в разі зіткнення з іншим судном екіпажу та пасажиром останнього, а також зустрінутим у морі або на іншому водному шляху особам, які зазнали лиха, якщо він мав можливість надати таку допомогу без серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажирів, –

карається штрафом до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або арештом на строк до шести місяців, або обмеженням волі на строк до двох років.

2. Діяння, передбачені частиною першою цієї статті, якщо вони спричинили загибель людей чи інші тяжкі наслідки –

караються позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років з позбавленням права займати відповідну посаду на інших суднах.

ЛІТЕРАТУРА

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. Конвенция ратифицирована Законом № 728-XIV (728-14) от 03.06.99 г. ВВР. 1999. № 31. Ст. 254.
2. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС-74) (SOLAS). Лондон, 1 ноября 1974 года. Редакция от 12.12.2002 г.
3. Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року. Постанова ВР про приєднання № 2786-XII (2786-12) від 17.11.92 р.
4. Міжнародна конвенція про рятування 1989 року. Приєднання від 22.03.2017 р. : Закон № 1968-VIII від 22.03.2017 р. Набрання чинності для України 15 червня 2018 року.
5. Угода про співробітництво причорноморських держав з пошуку та рятування на Чорному морі (укр/рос) : Угоду ратифіковано Законом № 322-IV (322-15) від 28.11.2002 р.
6. Конвенция для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море (с изменениями от 27 мая 1967 года). URL: <http://docs.cntd.ru/document/901796831>
7. Конвенція про відкрите море (Женева, 1958). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995_180
8. Кодекс торговельного мореплавства України. *Відомості Верховної Ради України (ВВ)*. 1995. № 47, № 48, № 49, № 50, № 51, № 52. Ст. 349. В редакції від 05.01.2017 р.
9. Кримінальний кодекс України : Закон від 05.04.2001 р. № 2341-III. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2001. № 25–26. Ст. 131. В редакції від. 18.10.2019 р.
10. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України. Юрінком Інтер. 2018. 1064 с. URL: <http://pravoznavec.com.ua/books/162/12342/28/#chapter>
11. Чайка О. В. Поняття злочину ненадання допомоги та його об'єктивна сторона. *Наука і практика. Адвокат*. 2009. № 5 (104). С. 31–35.