

УДК 343.231

*Н. А. Федчун***К ВОПРОСУ ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ ОБЪЕКТА ПРЕСТУПЛЕНИЙ,
СВЯЗАННЫХ С НЕОКАЗАНИЕМ ПОМОЩИ ТЕРПЯЩИМ БЕДСТВИЕ НА МОРЕ**

Постановка проблемы. Интенсивное развитие международного судоходства, сопровождающееся прогрессирующим увеличением количества и тяжести морских аварий, в определенной степени связанных с кризисными явлениями в социально-экономической сфере ряда государств, предопределяет повышенное внимание к проблеме оказания помощи на море. Правоотношения в этой сфере регулируются международным, морским, гражданским, административным и уголовным правом. Необходимость уголовно-правовой охраны отношений в сфере безопасности мореплавания вызывает вопрос о месте соответствующих составов преступлений в Уголовном кодексе Украины (далее – УК Украины) и об определении объекта посягательства.

Состояние исследования. Общими вопросами уголовно-правовой охраны в транспортной сфере занимались Н.С. Алексеев, А.О. Балобанов, А.С. Горелик, И.А. Дришлюк, В.И. Касынюк, Н.И. Коржанский, А.И. Коробеев, З.Г. Корчева, В.А. Куринов, В.А. Мысливый, В.Я. Таций, А.И. Чучаев и другие ученые.

Целью статьи является анализ комплекса вопросов, связанных с определением объекта преступлений, 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 эти нормы совокупность общих объективных и субъективных признаков, а именно:

- 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, исключающими преступность деяния, предусмотренного статьями Особенной части УК Украины, 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 Уголовный кодекс УССР 1927 г. (ст. 93 Уголовного кодекса УССР 1927 г. в редакции от 19 июня 1929 г.); в то же время было определено в одной правовой норме наказание за неоказание помощи столкнувшемуся судну, его экипажу и пассажирам.

Обоснованность такого решения вопроса обуславливается тем, что оказание помощи судну связано с признанием судна средством безопасной перевозки, поэтому обе нормы фактически направлены на охрану людей в море.

Уголовный кодекс УССР 1927 г. относил соответствующую статью к преступлениям против порядка управления (глава II-Б «Прочие преступления против порядка управления»). К таким преступлениям относились «всякие совершенные без контрреволюционной цели деяния, нарушающие правильную деятельность органов управления» [1, ст. 55].

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

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

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

В объективном и субъективном плане исследуемое преступление не может быть отнесено к преступлениям против личности. Эта группа преступлений характеризуется виновным причинением вреда жизни, здоровью личности [4, с. 17]. Посягательства на иные общественные отношения, при которых жизнь, здоровье приобретают значение дополнительного объекта, не могут быть отнесены к преступлениям против личности. На необходимость рассматривать их в качестве «самостоятельных составов преступлений» указывал еще А.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.А. Пионтковский видел назначение этих 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 безопасности существования личности дополнительным объектом преступления [7, с. 7].

На наш взгляд, признание личности объектом этого преступления не может охватывать сущность и объем общественных отношений, на которые оно посягает. А.И. Коробев справедливо отмечает: «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 судовождением. В специальной литературе высказываются различные мнения по поводу этого понятия. Привлекает внимание тот факт, что разнообразие понятий сводится в основном к объему определения.

Так, И.А. 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 экипажем, по соблюдению правил движения судов, предупреждению столкновений [10, с. 6].

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

Многие авторы (например, В.В. Демиденко [12, с. 8], Т.Б. Ванданов [13, с. 8]) обоснованно стремятся вложить в это понятие более конкретное содержание, придав ему правовую форму. Безопасность судоходства представляет систему международно-правовых и внутригосударственных принципов использования морских судов.

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

В эту главу помещены также 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 признание 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. В.П. Тихий справедливо отмечает: «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 уголовных кодексах Австрии, Дании, Федеративной Республики Германия, Сан-Марино и некоторых других стран 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 – неоказания помощи людям, столкнувшемуся судну, несообщения данных о своем судне при столкновении – связан прежде всего с причинением или возможностью причинения вреда установленному порядку безопасности мореплавания.

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 этих 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 вред либо возникает угроза его причинения [19, с. 101].

Следует согласиться с В.И. 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 эти 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 в общих чертах. 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.: 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.И. 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 и пассажиров, то есть судно рассматривается как средство безопасной перевозки людей. Такое сужение значимости судна предопределяет также обусловленную международными соглашениями дифференциацию понятий оказания помощи и спасения. Если первое относится к людям, и нарушение обязанности оказания помощи влечет уголовную ответственность, то спасение связано с имуществом, поэтому 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, однако основным является посягательство 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, состоит из 3 взаимосвязанных норм: неоказания помощи людям, терпящим бедствие (ст. 284 УК Украины); неоказания помощи столкнувшемуся судну (ст. 284 УК Украины); несообщения данных о своем судне при столкновении (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), а через нее – жизни, здоровью, собственности (дополнительные непосредственные объекты).

Литература

1. Уголовный кодекс Украинской ССР : Закон УССР от 8 июня 1927 г. – М. : Юридическая литература, 1954. – Ст. 55.
2. Уголовный кодекс РСФСР : Закон РСФСР от 22 ноября 1926 г. – М. : Юридическая литература, 1952. – Ст. 156.
3. Владимиров В.А. Преступление против порядка управления : [учеб. пособие] / В.А. Владимиров, Ю.М. Ляпунов. – М. : Дело, 1966. – 67 с.

4. Наумов А.В. Мотивы убийства : [учеб. пособие] / А.В. Наумов. – Волгоград : Изд-во ВСШ МВД СССР, 1969. – 135 с.
5. Пионтковский А.А. Курс советского уголовного права : в 6 т. / А.А. Пионтковский. – М. : Наука, 1970–1971. – Т. 5 : Часть Особенная. Преступления против личности, ее прав. Хозяйственные преступления. – 1971. – 571 с.
6. Савченко А.В. Сучасне кримінальне право України : [курс лекцій] / А.В. Савченко, В.В. Кузнецов, О.Ф. Штанько. – К. : Вид. ПАЛИВОДА А.В., 2006. – 640 с.
7. Горелик А.С. Уголовная ответственность за оставление в опасности : автореф. дисс. ... канд. юрид. наук / А.С. Горелик. – Л., 1964. – 19 с.
8. Коробеев А.И. Уголовно-правовая охрана безопасности мореплавания в СССР / А.И. Коробеев. – Владивосток : Изд-во ДГУ, 1984. – 195 с.
9. Дришлюк И.А. Охрана безопасности движения и эксплуатации морского транспорта уголовно-правовыми средствами : автореф. дисс. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право» / И.А. Дришлюк ; Московский гос. ун-т им. М.В. Ломоносова. – М., 1988. – 23 с.
10. Тарковски В. Международно-правовые проблемы обеспечения безопасности мореплавания : автореф. дисс. ... канд. юрид. наук / В. Тарковски. – М., 1974. – 14 с.
11. Коломбос Д. Международное морское право / Д. Коломбос ; пер. с англ. В.В. Зайцевой и Н.И. Кузьминского ; под ред. А.К. Жудро и М.И. Лазарева. – М. : Прогресс, 1975. – 782 с.
12. Демиденко В.В. Международно-правовое регулирование безопасности мореплавания, спасания, буксировки на море и международная морская правосубъектность Украины / В.В. Демиденко. – О. : ОВИМУ, 1990. – 104 с.
13. Ванданов Т.Б. Юридические основы безопасности мореплавания / Т.Б. Ванданов. – М. : Рекламформбюро ММФ, 1976. – 136 с.
14. Энциклопедия уголовного права : в 26 т. / [Н.И. Коржанский, В.Н. Кудрявцев, В.Б. Калинин, В.Г. Павлов и др.]. – СПб. : Изд. профессора Малинина, 2008–2015. – Т. 4 : Состав преступления. – 2010. – 798 с.
15. Тихий В.П. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности обращения с общеперечисленными предметами : [учеб. пособие] / В.П. Тихий. – К. : УМК ВО при Минвузе УССР, 1989. – 79 с.
16. Чучаев А.И. Объективная сторона состава преступления, посягающего на безопасность работы флота / А.И. Чучаев // Социалистическая законность. – 1982. – № 3. – С. 59–60.
17. Хавронюк М.І. Кримінальне законодавство України та інших держав континентальної Європи: порівняльний аналіз, проблеми гармонізації : [монографія] / М.І. Хавронюк. – К. : Юрисконсульт, 2006. – 1048 с.
18. Коробеев А.И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность / А.И. Коробеев. – М. : Юридическая литература, 1990. – 127 с.
19. Кримінальне право України: Загальна частина : [підручник] / за ред. М.І. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація. – К. : Юрінком Інтер ; Х. : Право, 2002. – 408 с.
20. Борисов В.И. Основные проблемы охраны безопасности производства в уголовном законодательстве Украины : автореф. дисс. ... докт. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право» / В.И. Борисов ; Укр. юрид. академия. – Х., 1993. – 44 с.

Аннотація

Федчун Н. А. К вопросу об определении объекта преступлений, связанных с неоказанием помощи терпящим бедствие на море. – Статья.

В статье рассматриваются актуальные проблемы определения объекта преступлений, связанных с неоказанием помощи на море. 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.

Анотація

Федчун Н. А. Щодо питання про визначення об'єкта злочинів, пов'язаних із ненаданням допомоги тим, хто зазнав лиха на морі. – Стаття.

У статті розглядаються актуальні проблеми визначення об'єкта злочинів, пов'язаних із ненаданням допомоги на морі. Проаналізовано механізм посягання, що проявляється під час ненадання допомоги на морі, як одного зі злочинів, які посягають на безпеку судноплавства.

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

Summary

Fedchun N. A. On the determining the object of assistance refusal in distress at sea. – Article.

The article is devoted to the current problems of determining the object of assistance refusal in distress at sea. 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, assistance refusal in distress at sea.

УДК 343.222.4

В. П. Кедик

КОЛІЗІЯ ТЕРИТОРІАЛЬНОГО ТА ПЕРСОНАЛЬНОГО ПРИНЦИПУ, АБО МОЖЛИВІСТЬ ПОДВІЙНОЇ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

Фундаментальним принципом кримінального права, що відображає справедливість, є той факт, що нікого не може бути двічі притягнуто до кримінальної відповідальності за той самий злочин («non bis in idem»).

Справедливо зазначив О.В. Наумов, що справедливість у кримінальному праві виражається в можливості тільки однократної відповідальності за один злочин, яка «акумулює» в собі інші важливі принципи, що характеризують певний аспект справедливості в кримінальному праві. Таким чином, справедливість можна розглядати як узагальнюючий принцип [1, с. 52].

Одним із принципів, на яких ґрунтується дія кримінального закону, є територіальний принцип. Стаття 2 Конституції України роз'яснює, що суверенітет України поширюється на всю її територію. Частина 1 ст. 6 Кримінального кодексу України (далі – КК України) роз'яснює, що всі особи, які вчинили злочини на території України, підлягають кримінальній відповідальності за КК України.

Персональний принцип дії кримінального закону в просторі розкриває ст. 7 КК України. Згідно з досліджуваним принципом громадяни України й особи без громадянства, що постійно проживають в Україні, які вчинили злочин за її межами, підлягають кримінальній відповідальності за цим кодексом, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

У кримінально-правовій сфері використовуються норми, що регламентують відносини, у яких бере участь також держава, що є носієм суверенітету. Деякі держави передбачають, що застосування національних законів до злочинів, скоєних їхніми громадянами за межами своєї країни, можливе лише за умови, якщо відповідні діяння є злочинними, і згідно з правом країни, де воно вчинене [1, с. 109]. Такі обмеження відомі Кримінальному кодексу Польщі (ст. ст. 5, 6), Кримінальному кодексу Австрії (ч. 1 ст. 5), Кримінальному кодексу Швейцарії (ч. 1 ст. 6) тощо. У деяких країнах існують також кримінально-правові приписи про «пом'якшуючий закон», що блокує призначення більш тяжкого покарання, ніж те, яке могло б бути призначено в країні, де скоєно злочин (наприклад, Кримінальний кодекс