

*Федчун Н. О.,
кандидат юридичних наук,
асистент кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права
Національного університету «Одеська юридична академія»*

ЗАГАЛЬНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КРИМІНОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА

Анотація. Статтю присвячено висвітленню проблем, пов'язаних з забезпеченням кримінологічної безпеки мореплавства та можливостями його вдосконалення в аспекті нейтралізації загроз кримінологічній безпеці мореплавства.

Ключові слова: кримінологічна безпека мореплавства, забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства, кримінально-правові загрози, запобіжний вплив.

Постановка проблеми. Наявність загроз кримінально-правового характеру, а також тенденція до їх поширення у сфері функціонування морського транспорту, а головне – суспільно-небезпечних наслідків, диктує необхідність створення адекватної системи забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства. Створення такої системи з урахуванням специфіки «морської» діяльності залежить від рівня економічного розвитку держави, науково-технічних можливостей, матеріального й культурного рівня моряків та інших працівників морського транспорту, розвитку відповідної законодавчої бази й правової культури загалом, правозастосовчої практики.

Окремих аспектам безпеки мореплавства приділяли увагу у своїх працях такі вчені, як Г.А. Анцелевич, О.М. Балобанов, О.О. Балобанов, А.Ф. Висоцький, Т.Б. Ванданов, В.В. Деміденко, Д. Коломбос, О.І. Коробєєв, В.М. Прусс, О.Н. Шемякін, та інші. До питань безпеки взагалі неодноразово зверталися вчені А.Б. Антонов, В.Г. Балашов, В.М. Др'юмін, Т.В. Мельничук, Е.А. Олейников, М.Л. Шелухін та інші.

Метою дослідження є аналіз комплексу питань, пов'язаних з функціонуванням системи забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства та можливостями її вдосконалення в аспекті нейтралізації загроз кримінологічній безпеці мореплавства.

Виклад основного матеріалу дослідження. Мінімізувати наслідки впливу кримінально-правових загроз на кримінологічну безпеку мореплавства можливо лише за впровадження в зазначену сферу науково обґрунтованих заходів забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства. Такими заходами є удосконалення нормативно-правової бази, правова підготовка та дисциплінарна практика щодо особового складу морського транспорту, участь у правовій пропаганді з метою профілактичного впливу стосовно всіх учасників системи управління безпекою, дієва співпраця морських адміністрацій та правоохоронних органів.

За останній час Україною було прийнято низку документів та вжито практичні кроки для розвитку системи забезпечення безпеки мореплавства.

На виконання рішення Ради національної безпеки і оборони України від 16 травня 2008 р. «Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави» Постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. затверджено Положення про державну систему управління безпекою судноплавства. Подальші завдання щодо забезпечення безпеки судноплавства визначені в Транспортній стратегії України на період до 2020 р., що передбачає:

- встановлення та дотримання правил судноплавства українською частиною Азовського моря і Керченської протоки;
- удосконалення системи державного управління у сфері безпеки судноплавства відповідно до зобов'язань держави прапора, держави порту і прибережної держави;
- приведення берегових систем технічного та інформаційного забезпечення безпеки судноплавства у відповідність з міжнародними вимогами;
- створення єдиної системи моніторингу надводної обстановки в Чорному та Азовському морях;
- навігаційно-гідрографічного та гідрометеорологічного забезпечення судноплавства згідно з міжнародними вимогами;
- створення та впровадження енергозберігаючих технологій на морському транспорті [1].

З метою забезпечення належного функціонування системи пошуку та рятування на морі Постановою Кабінету Міністрів України № 1544 «Про забезпечення системи пошуку і рятування на морі» від 20 жовтня 2011 р. було створено Морську пошуково-рятувальну службу, яка знаходиться в підпорядкуванні Міністерства інфраструктури України. Основне завдання служби – організаційно-технічне забезпечення сталого функціонування та подальшого розвитку національної системи пошуку і рятування на морі [2].

На виконання Транспортної стратегії України на період до 2020 року видано наказ Міністерства інфраструктури України «Про створення єдиної системи моніторингу надводної обстановки з використанням автоматизованої ідентифікаційної системи на Чорному та Азовському морях у зоні відповідальності України». Основна мета створення такої системи – максимально ефективно забезпечення проведення операцій з пошуку та рятування на морі, регулювання руху суден, підвищення безпеки мореплавства в зоні відповідальності України шляхом надання повного та достовірного відображення судноплавної обстановки на морі [3].

Управління безпекою судноплавства визначено в Наказі Міністерства транспорту України «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті» від 20 листопада 2003 р. № 904, де: «безпека судноплавства – стан збереження (захищеності) людського здоров'я і життя, довкілля та майна на морі й на внутрішніх водних шляхах; відсутність неприпустимого ризику, пов'язаного з загибеллю або травмуванням людей, заподіянням шкоди довкіллю або матеріальних збитків» [4]. Здається, що в Наказі надане досить змістовне визначення поняття безпеки, але доцільно було б зазначити, що під захищеністю розуміються не тільки заходи попередження виникнення загрози, але й заходи ліквідації наслідків аварійних подій.

Система управління безпекою визначена в Постанові Кабінету Міністрів України, а саме в ст. 1 вказаної Постанови: «Державною системою управління безпекою судноплавства є сукупність суб'єктів, що здійснюють скоординовані заходи у сфері судноплавства, спрямовані на запобігання виникненню

та зменшення наслідків аварій, які можуть заподіяти шкоду здоров'ю і життю людини, навколишньому природному середовищу та майну» [4].

З метою вдосконалення функціонування державної системи забезпечення безпеки мореплавства Мінінфраструктури України Наказом від 26 червня 2013 р. № 426 затвердило Галузеву програму забезпечення безпеки судноплавства на 2014–2018 рр. [5].

Згідно з цим документом основною метою Програми є забезпечення безпечного функціонування морського, річкового транспорту і підприємств морської галузі, попередження аварійності на морському і річковому транспорті за допомогою вдосконалення функціонування державної системи забезпечення безпеки мореплавства та приведення її у відповідність з міжнародними та національними вимогами.

До основних напрямів та завдань Програми відносяться:

1) боротьба з актами насильства на морському та річковому транспорті;

2) захист навколишнього природного середовища;

3) забезпечення безпеки мореплавства;

4) удосконалення національної системи пошуку і рятування на морі;

5) забезпечення безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах.

На думку законодавця, виконання Програми, серед іншого, надасть можливість:

– запобігати виникненню аварій та катастроф на морських і річкових суднах;

– забезпечити безпечні умови праці, охорону життя і здоров'я персоналу підприємств галузі морського і річкового транспорту;

– провести оснастку об'єктів морської зони відповідальності України засобами приймання сигналу бід, спеціального зв'язку при аваріях і катастрофах, інших надзвичайних ситуаціях;

– привести нормативно-правову базу з питань безпеки мореплавства у відповідність до вимог міжнародного права, забезпечити впровадження міжнародних стандартів у законодавстві України;

– привести берегові системи технічного та інформаційного забезпечення безпеки мореплавства України у відповідність з міжнародними вимогами;

– здійснювати належний контроль за надводною обстановкою та місцезнаходженням суден у зоні відповідальності України.

Слово «забезпечення» тлумачиться як дія за значенням «забезпечити, створювати надійні умови для здійснення чого-небудь, гарантувати щось», а «організаційне» – пов'язане з організацією чого-небудь [6, с. 375, 853].

Відносно до системи забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства слово «організація» розглядається як сукупність процесів або дій, що призводять до утворення та удосконалення взаємозв'язків між частинами цілого [7, с. 931], «організувати» – налагоджувати, належно впорядковувати що-небудь.

Тобто організаційне забезпечення системи кримінологічної безпеки мореплавства можна розглядати як цілеспрямовану діяльність суб'єктів забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства, пов'язану зі:

– створенням і впорядкуванням (розвитком) організаційних структур, найбільш доцільних для забезпечення безпеки в умовах «моря»;

– впорядкуванням (налагодженням) процесу управління у сфері забезпечення безпеки при моревикористанні, забезпеченням найкращих умов для прийняття та реалізації відповідних управлінських рішень.

Організаційне забезпечення системи кримінологічної безпеки мореплавства характеризується місцем і роллю спеціальних суб'єктів, їх функціями, повноваженнями, а також підставами, умовами і напрямками їх взаємодії при здійсненні заходів із забезпечення безпеки при моревикористанні.

Т.В. Мельничук зазначає, що організаційно-правове забезпечення кримінологічної безпеки відображає практичну необхідність розробки науково обґрунтованих інноваційних механізмів та технологій охорони соціуму від загроз криміногенного характеру [8]. Як видається, одним з пріоритетних завдань має стати перманентний моніторинг загроз та соціальне управління ризиками кримінологічної безпеки. Окреслена позиція може бути цілком застосована і до проблеми забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства.

Водночас вибір і впорядкування (розвиток) відповідної організаційної структури обумовлюються потребами забезпечення безпеки певних об'єктів морегосподарчого комплексу.

Зазначимо, що забезпечення кримінологічної безпеки взагалі та мореплавства зокрема, повинно перевищувати характер та спрямованість загроз. Тому в ієрархії форм діяльності щодо забезпечення кримінологічної безпеки на перший план повинен виходити захист від джерела загрози, а вже потім – вплив на саме джерело.

Враховуючи характер джерел загроз безпеки мореплавства, доцільно утворити підсистему захисту безпеки від природних і техногенних загроз та підсистему захисту безпеки, яка визначається соціальними джерелами загроз.

Підсистема захисту безпеки від загроз, що мають своїм джерелом природне середовище, покликана забезпечувати захист від впливу стихійних сил природи як таких, що не залежать від людини, так і спровокованих людиною.

Останні два види безпеки безпосередньо пов'язані з кримінологічною безпекою, оскільки як техногенна, так і екологічна загрози, як правило, спровоковані чи створені злочинними проявами людини. Тому можна говорити про кримінологічну безпеку, що передбачає захист від злочинних посягань на проwoкування або створення техногенної та екологічної загрози на об'єктах морського транспорту. Першу також можна пов'язати з криміногенним фактором, особливо за умов мореплавства. Моряки завжди знаходяться та працюють в умовах постійної загрози стихійного лиха. Так звані «небезпеки моря» є цілком визначеним поняттям морського права. Таким чином, недбалість капітана, члена екіпажу або, наприклад, лоцмана-оператора з центру регулювання руху суден, які не врахували прогноз на стихійне лихо, може містити ознаки злочину.

Людина (працівник транспорту й учасник транспортних відносин: пасажир, судовласник та вантажовласник та інші) з її правами, обов'язками й свободами є одним з найбільш вразливих об'єктів злочинних посягань. Необхідно зазначити, що на морському транспорті небезпека судна автоматично тягне за собою загрозу людям, вантажу та навколишньому середовищу, і тому судно розглядається не тільки як майно, а й як спеціальний об'єкт. Тому сьогодні виникла необхідність вжити кардинальних заходів як на міжнародному та державному, так і на відомчому рівнях для забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства.

Міжнародна практика організації запобіжного впливу відносно зазначених кримінально-правових загроз кримінологічній безпеці мореплавства має основними принципами активну участь держав у міжнародному співробітництві, імплементацію результатів такого співробітництва, розробку й застосування національних (державних) норм, що відповідають міжнародним. І це, як показує практика, є дієвим, тобто завдяки впливу

міжнародних стандартів зміцнюється безпека мореплавства як така, та кримінологічна безпека мореплавства, зокрема, в Україні та інших державах.

Попереджувальні заходи концентруються в площині недопущення виникнення кримінально-правових загроз щодо порушення або невиконання приписів конвенцій, що призводить до порушення кримінологічної безпеки мореплавства.

Таким чином, створюється ланцюг: невиконання вимог конвенцій (інших міжнародних актів, наприклад, резолюцій ІМО) → невиконання норм морського законодавства держави прапора судна або держави порту, у водах якої знаходиться судно, → порушення правил безпечної експлуатації морського транспорту та морегосподарської діяльності, що за певних умов, зазначених у кримінальному законі, стає злочином. Формулюється висновок, що заходи щодо забезпечення безпеки у сфері функціонування морського транспорту, людського життя на морі та екологічної безпеки тісно пов'язані або мають на кінцевій меті протидію злочинності.

Отже, вітчизняна морська транспортна галузь як об'єкт кримінологічної безпеки на сьогодні має потребу в перегляді стратегії її забезпечення, крім того, криміналізація суспільства загалом і морського транспорту зокрема, розширення масштабів злочинності має серйозні політичні, соціальні, економічні й морально-психологічні наслідки, загрожує інтересам держави.

Стратегія й тактика забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства повинна передбачати три основних напрямки: попереджувальний – через вимоги до моряків; контролюючий – через перевірку стану суден; поставарійний – щодо виявлення детермінантів аварійності (факторів аварійності).

Держава як найважливіший суб'єкт вироблення стратегії й тактики забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства та водночас цього виду безпеки покликана бути засобом та механізмом захисту суспільства від можливих кримінально-правових загроз, а в подальшому – катастроф. Держава в особі органів законодавчої та виконавчої влади повинна вжити всіх заходів для створення системи суб'єктів кримінологічної безпеки мореплавства, правового й організаційного забезпечення їх ефективного функціонування.

За інформацією Державної інспекції України з безпеки на морському та річковому транспорті впродовж 2013 року сталася 21 аварійна морська подія із суднами без урахування подій із маломірними (малими) суднами.

Основні причини, що призвели до аварійних морських подій, які було встановлено за результатами проведених розслідувань, такі:

- порушення Міжнародних правил запобігання зіткненню суден на морі 1972 р. та Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91 [9] (36%);

- порушення вимог правил організації судноводіння, а саме: встановлених вимог щодо підготовки переходу, прокладки курсу, визначення та контролю місця судна на ходу і стоянці, використання технічних засобів навігації, використання навігаційної інформації (22%);

- недотримання загальноприйнятих практичних прийомів і способів управління судном, а саме: неврахування або невірне врахування маневрених елементів судна, невикористання якорів, невірний вибір швидкості при маневруванні, допущення помилок та прорахунків при управлінні судном (18%);

- порушення правил технічної експлуатації суден, а саме порушення положень про технічну експлуатацію судна – корпусу, суднової енергетичної установки, систем, механізмів, електроустаткування (7%);

- конструктивний недолік (7%);

- зношеність (7%);

- непередбачені обставини (7%).

Майже в усіх випадках аварії сталися через порушення судноводіями вимог безпеки судноплавства, а не через відмову техніки, погані погодні умови чи форс-мажорні обставини [10].

Виходячи зі статистики морських подій, причин та умов, що їм передували, до суб'єктів забезпечення кримінологічної безпеки можна віднести: працівників морського транспорту (безпосередньо – плавсклад, тобто капітанів, членів екіпажів), керівників підприємств та менеджерів, обов'язками яких є управління безпекою та здійснення спеціальних заходів щодо забезпечення безпеки.

Змістом процесу забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства визначаємо діяльність, спрямовану на захист прав, обов'язків і законних інтересів особи, суспільства й держави на морі від кримінально-правових загроз, а також на усвідомлення учасників «морських» правовідносин своєї захищеності, захист об'єктів морського транспорту та навколишнього середовища.

Предметом міжнародної та державної діяльності у сфері забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства є визначення й моніторинг загроз, які підривають стабільність функціонування морської транспортної системи, формування кримінологічної політики, яка усуває або пом'якшує вплив цих загроз або ліквідує їх наслідки.

Таким чином, з огляду на все викладене вище, кримінологічна безпека мореплавства постає одним з важливих видів громадської безпеки, відіграє найважливішу роль як під час забезпечення захисту від загрози природного й техногенного характеру в разі можливого провокування цих загроз людиною, так і у випадку загрози антропогенного характеру.

Виходячи із запропонованого науковцями визначення поняття «кримінологічної безпеки» та «системи забезпечення кримінологічної безпеки» [11; 12], враховуючи специфіку «морської» діяльності, визначаємо систему забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства як комплекс заходів, що реалізується суб'єктами забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства задля дотримання соціально прийнятної рівня кримінологічної безпеки мореплавства, а також фінансове, ресурсне й інше забезпечення реалізації цих заходів. Що ж до забезпечення безпеки окремого об'єкта морського транспорту, то систему забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства можна розуміти як комплекс заходів, спрямованих на якісну реалізацію захисту самого об'єкта захисту від кримінально-правових загроз, що здійснюється суб'єктами забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства.

Висновки. Результатом дії системи забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства є захист морегосподарського комплексу на міжнародному та національному рівнях. Він генерує засоби створення безпеки на морі, у тому числі кримінологічної, за допомогою різноманітних елементів. Робота системи полягає в належному виконанні вказаних заходів в їх сукупності. Стандарти ефективності та якості системи кримінологічної безпеки мореплавства визначаються стабільністю стану захищеності морського транспорту, особи, моря та ефективності діяльності морського транспортного комплексу.

Література:

1. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. // Офіційний вісник України. – 2010. – № 92. – Т. 2. – Ст. 3280.
2. Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави : аналітична доповідь / А. О. Филипенко, В. В. Барішнікова, К. В. Степанова. – О. : Фенікс, 2012. – 152 с.

3. Мінінфраструктури посилює контроль за безпекою мореплавства: в Україні створюється єдина система моніторингу надводної обстановки. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtu.gov.ua/uk/news/27935.html>.
4. Про затвердження Положення про Державну систему управління безпекою судноплавства : постанова Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1137 // Офіційний вісник України. – 2009. – № 83. – Ст. 2810.
5. Об утверждении Отраслевой программы обеспечения безопасности судоходства на 2014-2018 годы : приказ Министерства инфраструктуры Украины от 26 июня 2013 № 426 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/info/FIN87510.html.
6. Великий тлумачний словник сучасної української мови / за ред. В. Т. Бусела. – К. ; Ірпінь : ВТФ «Перун», 2009. – 1736 с.
7. Советский энциклопедический словарь / за ред. А. М. Прохоров. – М. : Сов. энциклопедия, 1985. – 1600 с.
8. Мельничук Т. В. Кримінологічна безпека: сутність та концептуальне обґрунтування / Т. В. Мельничук // Актуальні проблеми держави і права. – О., 2011. – № 60. – С. 132–138.
9. Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України : наказ Мінтрансу України від 16 лютого 2004 р. № 91 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 30 – Т. 2. – Ст. 2049.
10. Аналіз аварійних морських подій із суднами, що сталися у 2013 році, надані Державною інспекцією України з безпеки на морському і річковому транспорті [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://sismit.gov.ua/analiz-avarijnosti.aspx>.
11. Плешаков В. А. Кримінологическая безопасность и ее обеспечение в сфере взаимодействия организованной преступности и преступности несовершеннолетних : дис ... доктора юрид. наук : 12.00.08 / В. А. Плешаков. – М., 1998. – 323 с.
12. Шелухін М. Л. Кримінологічна безпека на транспорті: організаційно-управлінське та оперативно-розшукове забезпечення : монографія / М. Л. Шелухін ; Донец. юрид. ін-т Луган. держ. ун-ту внутр. справ ім. Е. О. Дідоренка. – Донецьк : Вебер, Донец. від-ня, 2008. – 368 с.

Федчун Н. А. Общие основы обеспечения криминалогической безопасности мореплавания

Аннотация. Статья посвящена освещению проблем, связанных с обеспечением криминалогической безопасности мореплавания и возможностями его усовершенствования в аспекте нейтрализации угроз криминалогической безопасности мореплавания.

Ключевые слова: криминалогическая безопасность мореплавания, обеспечение криминалогической безопасности мореплавания, уголовно-правовые угрозы, предупредительное воздействие.

Fedchun N. General principles of criminological maritime safety ensuring

Summary. The article is devoted to issues related to criminological maritime safety ensuring and opportunities of its improvement in terms of neutralization of criminological maritime safety threats.

Key words: criminological maritime safety, criminological maritime safety ensuring, criminal threats, preventive effect.