

УДК 341.225.5

А. А. Купрій

НЕЗАКОННІ АКТИ НА МОРІ, СПРЯМОВАНІ ПРОТИ БЕЗПЕКИ МОРСЬКОГО СУДНОПЛАВСТВА

Безпека судноплавства охоплює різні аспекти правового забезпечення прав і свобод людини і громадянина, власності, громадського порядку та громадської безпеки, безпеки довілля, забезпечення миру і безпеки людства, які визнаються державою та охороняються від суспільно небезпечних діянь на морі, що, у тому числі, містять склад кримінального правопорушення.

Відповідно до кримінальних правопорушень у сфері безпеки судноплавства належать, зокрема, ненадання допомоги судну та людям, що терплять лихо на морі, піратство, озброєний розбій проти суден.

Не виключаючи регулювання захисту від кримінально-протиправних посягань у сфері безпеки судноплавства власною системою національного законодавства кожної держави, регулювання деяких міжнародних зобов'язань, невиконання яких може утворити склад кримінального правопорушення на морі, охоплюється нормами міжнародного права.

Стаття 3 Кримінального кодексу України зазначає, що Закони України про кримінальну відповідальність повинні відповідати положенням, що містяться в чинних міжнародних договорах, згоду на обов'язковість яких надано Верховною Радою України.

Верховною Радою України надано згоду на обов'язковість таких міжнародних договорів: Конвенції ООН з морського права 1982 року; Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р.; Міжнародної конвенції про пошук і рятування на морі 1979 року; Конвенції про рятування 1989 року; Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства.

Наразі ж норми про притягнення до кримінальної відповідальності у сфері безпеки судноплавства залишаються недосконалими.

Автором проведений порівняльний аналіз норм міжнародного права і національного законодавства України щодо кримінальних правопорушень з ненадання допомоги на морі, піратства, озброєного розбою проти суден, визначена їх різниця та невідповідність, а також проаналізовано конкретний випадок нападу на українських моряків.

Статтею викладені особливості міжнародних зобов'язань, недотримання яких тягне за собою кримінальну відповідальність за національним законодавством, здійснений аналіз стану відповідності диспозицій та санкцій статей Кримінального Кодексу України рівню суспільної небезпеки міжнародних злочинів на морі та стану відповідності їх міжнародним нормам, наявних законодавчих прогалів та шляхів їх подолання.

Ключові слова: безпека судноплавства, ненадання допомоги під час лиха на морі, піратство, озброєний розбій, розбій, бандитизм, пограбування, захоплення судна, кримінальна юрисдикція.

DOI 10.34079/2226-3047-2021-12-22-102-115

Постановка проблеми та її актуальність. Безпека судноплавства є тією сферою суспільного життя, що перебуває під державним захистом та передбачає заходи з охорони такої категорії, у тому числі на міжнародному рівні.

Під «безпекою судноплавства» розуміють стан збереження (захищеності) людського здоров'я і життя, довілля 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 (пункт 1.7 Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене наказом Мінтрансу України від 20.11.2003 № 904 та зареєстроване в Мінюсті України 19.1.2003 за № 1193/8514) (Міністерство транспорту України, 2003).

Аналіз останніх досліджень і публікацій. З зазначеної вище проблеми проводились багаточисленні дослідження українськими вченими, а саме, Демиденко В. В., Прусс В. М., Шемякін А. Н., Федчун Н., Балабанов О. О., які особливо виділяли злочини міжнародного характеру на морі. Але, необхідно відмітити, що більшість авторів при дослідженні характеризували незаконні акти у їх сукупності, як злочини міжнародного характеру, без конкретики до кваліфікації кожного в порівняльному аналізі до законодавства України. Тому, автор вважає необхідним заповнити дану прогалину і дослідити проблему кваліфікації конкретних злочинів – ненадання допомоги на морі під час лиха, піратства і озброєного розбою проти суден.

Метою статті є проведення комплексного порівняльно-правового дослідження відповідності національного законодавства з кваліфікації кримінальних правопорушень у сфері безпеки судноплавства нормам міжнародного права і обґрунтування необхідності приведення їх у відповідність.

Виклад основного матеріалу. Кримінальний кодекс України (КК України) зазначає, що Закони України про кримінальну відповідальність повинні відповідати положенням, що містяться в чинних міжнародних договорах, згоду на обов'язковість яких надано Верховною Радою України (стаття 3 КК України) (Кримінальний кодекс..., 2001).

Так, Міжнародною конвенцією з морського права 1982 року, що ратифікована Законом України від 03.06.99 № 728-XIV (Конвенція UNCLOS), визначені основні засади попередження злочинів, які можуть вчинятися у відкритому морі та визначення кримінальної юрисдикції щодо притягнення до відповідальності.

Об'єктивна сторона таких злочинів може вчинятися як у формі протиправної бездіяльності (ненадання допомоги на морі під час лиха), так і у формі протиправної дії (піратство, озброєний розбій проти суден).

Міжнародне зобов'язання щодо надання допомоги під час лиха на морі закріплено статтею 98 Конвенції UNCLOS, згідно якої кожна держава зобов'язує капітана будь-якого судна, що плаває під її прапором, в тій мірі, в якій капітан може це виконати, не наражаючи на серйозну небезпеку судно, екіпаж чи пасажирів:

- a) надавати допомогу будь-якій знайденій в морі особі, якій загрожує загибель;
- b) прямувати зі всією можливою швидкістю на допомогу потерпаючим, якщо йому повідомлено, що вони потребують допомоги, оскільки на таку дію з його боку можна розумно розраховувати;
- c) після зіткнення надати допомогу іншому судну, його екіпажу і його пасажирам і, коли це можливо, повідомити цьому іншому судну назву свого судна, порт його реєстрації і найближчий порт, в який воно зайде (Закон України про ратифікацію..., 1999).

Залежно від того, надається така допомога людині або судну, які терплять лихо на морі, конкретизація регулювання здійснюється окремими конвенціями.

Так, правовий режим надання допомоги людині, що терпить лихо на морі, регламентується Міжнародною конвенцією з охорони людського життя на морі 1974 р. (Конвенція SOLAS 74/88, Правило 33 Глави V) (International Maritime Organization, 2020), Міжнародною конвенцією про пошук і рятування на морі 1979 року (Конвенція SAR 79) (Міжнародна морська організація, 1979), учасником яких є Україна згідно Закону України від 03.06.1999 № 728 та постанови Верховної Ради України від 17.11.1992 р. № 2786 та закріплює принцип щодо надання такої допомоги на безоплатній основі.

Допомога ж судну, що терпить лихо на морі, регламентується Конвенцією про рятування 1989 року (Конвенція SALVAGE) (Міжнародна морська організація, 1989), учасником якої Україна є згідно Закону України від 22.03.2017 № 1968-VIII, яка закріплює оплатну допомогу щодо рятування як самого судна, так і вантажу.

Відповідно, порушення міжнародного зобов'язання щодо надання допомоги людині або судну, які терплять лихо на морі, мають різні наслідки за об'єктами охорони, а саме:

під час ненадання допомоги людині виникає ризик для здоров'я та життя людини;
під час ненадання допомоги судну та / або вантажу виникають з одного боку матеріальна шкода для власника судна та / або вантажу, з іншого – ризик забруднення моря нафтою, уламками, шкідливими речовинами тощо.

При цьому норми міжнародного права без втручання у національне законодавство визначають загальні засади кримінальної юрисдикції.

Статтею 97 Конвенції UNCLOS визначено, що у випадку зіткнення або будь-якого іншого навігаційного інциденту із судном у відкритому морі, що спричиняє кримінальну або дисциплінарну відповідальність капітана чи будь-якої іншої особи, яка служить на судні, ніяке кримінальне або дисциплінарне переслідування проти цієї особи не може бути порушене інакше як перед судовими або адміністративними властями держави прапора або тієї держави, громадянином якої ця особа є (Закон України Про ратифікацію ..., 1999).

У галузі дисциплінарної відповідальності тільки держава, яка видала диплом судноводія або свідоцтво про кваліфікацію чи дозвіл, є компетентною для того, щоб після належної процедури відібрати ці документи, навіть у тому випадку, якщо їх власник не є громадянином держави, яка їх видала.

Національним законодавством України міжнародний обов'язок надання допомоги на морі кореспондується зі статтями 59–64 Кодексу торговельного мореплавства України, за якими на капітана судна покладаються обов'язки надання допомоги людям, які зазнали лиха на морі, після зіткнення суден, яким необхідна невідкладна медична допомога, а також у випадку воєнної небезпеки, піратських дій (Кодекс торговельного мореплавства..., 1995).

При цьому окремо наголошується, що судовласник не несе ніякої відповідальності за невиконання капітаном судна обов'язків надання допомоги.

Між тим кримінальним законодавством України кримінальні правопорушення щодо ненадання допомоги передбачені КК України:

у статті 136 «Ненадання допомоги особі, яка перебуває в небезпечному для життя стані», яка у системі норм перебуває у Розділі II «Кримінальні правопорушення проти життя та здоров'я особи» КК України;

у статті 284 «Ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха», яка у системі норм перебуває у Розділі XI «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» КК України (Кримінальний кодекс України, 2001).

Відповідно, стаття 284 КК України є спеціальною нормою кримінального права щодо спеціального предмету та суб'єкту кримінального правопорушення.

Але, за диспозиціями та санкціями статті 136 та 284 КК України містять різний підхід.

Так, статтею 136 КК України санкція статті сформована, у тому числі в залежності від особливостей об'єктивної сторони та наслідків, а саме:

якщо це спричинило тяжкі тілесні ушкодження – карається штрафом від однієї тисячі до чотирьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадськими роботами на строк від ста п'ятдесяти до двохсот сорока годин, або арештом на строк до шести місяців (частина 1 статті 136 КК України);

якщо ненадання допомоги малолітньому, який завідомо перебуває в небезпечному для життя стані, при можливості надати таку допомогу або неповідомлення про такий стан дитини належним установам чи особам – карається штрафом від п'ятисот до тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або арештом на строк до шести місяців, або обмеженням волі на строк до трьох років, або позбавленням волі на той самий строк. (частина 2 статті 136 КК України);

якщо такі діяння спричинили смерть потерпілого, – карається обмеженням волі на строк від трьох до п'яти років або позбавленням волі на строк від двох до п'яти років (частина 3 статті 136 КК України) (Кримінальний кодекс України, 2001).

Згідно статті 12 КК України за кваліфікацією кримінальне правопорушення визначено:

у частині 1 статті 136 КК України, як кримінальний проступок;

у частинах 2 та 3 статті 136 КК України, як нетяжкий злочин.

Між тим стаття 284 КК України містить тільки одну частину, яка визначає, що 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.

Згідно статті 12 КК України за кваліфікацією кримінальне правопорушення згідно статті 284 КК України визначено кримінальним проступком та не залежить від наслідків такої бездіяльності.

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 (Балабанов, 2019, с. 309).

Така небезпечність ненадання допомоги на морі складається в тому, що в ускладнених природних умовах водних шляхів під час або природних явищ, таких як шторм, ураган, смерч, торнадо тощо, або під час навігаційного інциденту (аварійної події) із судном, рятування здебільшого залежить від сторонньої допомоги, яка має вирішальне значення для рятування людини або судна від загибелі.

Крім того, у разі якщо судно з екіпажем та пасажиром після зіткнення з іншим судном терпить лихо, наслідки ненадання їх допомоги можуть привести до такої категорії аварійної події, як дуже серйозна аварія, яка спричиняє людські жертви.

Так, кількість членів екіпажу морських суден є значеною (може складати 20 і більше членів), а у разі, якщо терпить лихо пасажирське судно, то ненадання допомоги може спричинити до тисяч загиблих людей.

Розміщення статті 284 КК України у Розділі XI «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» КК України є виправданим, оскільки визнання об'єктом даного злочину особистості не може охоплювати сутті і об'єму суспільних відношень, на які воно посягає (Федчун, 2016, с. 110).

Але ж об'єктивна сторона цього злочину повинна враховувати також і наслідки.

Тим важливішим є визначення більш суворої відповідальності для такого кримінального правопорушення як ненадання допомоги на морі людині або судну, що терплять лихо на морі, згідно статті 284 КК України з можливістю віднесення за його кваліфікацією до злочинів, а не кримінального проступку.

Відповідно автор вважає, що санкція та диспозиція статті 284 КК України не відповідають можливим наслідкам та рівню суспільної небезпеки, та заповнення такої

прогалини можливо шляхом внесення змін та конкретизації об'єктивної сторони та санкції кримінального правопорушення у вигляді ненадання допомоги на морі.

Також до сучасних посягань на безпеку судноплавства належить піратство та озброєний розбій проти суден, що охороняється міжнародними та національними нормами права.

Піратство є давнішим злочином міжнародного характеру, коріння якого йдуть з часів панування на морі Риму (1461 г. до т.с.), проти якого стали виступати грецькі та малоазіатські пірати.

З першої половини XX століття піратство на морі стало зменшуватися. Але час відмови від міжнародно-правового і внутрішньонаціонального врегулювання боротьби з піратством ще не наступив.

І досі одним з актуальних питань у порядку денному Комітету з безпеки на морі Міжнародної морської організації є питання протидії піратству та озброєному розбою проти суден.

Сучасне піратство прийняло багато форм. Перша, яка найчастіше зустрічається, коли напад здійснюється у прибережних територіальних водах держав при стоянці суден на якорі або біля причалу. Другою формою є напад на судно з переміщенням вантажу та інших цінностей на піратське судно. Третьою формою є напад на судно та його захоплення з метою перефарбування, перенайменування та подальшого використання піратами. Ця остання форма тягне за собою появлення так званих «кораблів-привидів».

Україну, як морську державу, надзвичайно турбують піратські напади. Незважаючи на те, що Чорне море не є піратською зоною в таких зонах працюють судна під українським прапором, а у більшості – кваліфіковані українські моряки працюють на судах під іноземним прапором і у будь-який час перебування у піратських зонах піддаються погрозі їх життю.

Зазначені злочини, поряд з злочинами проти миру, безпеки людства та міжнародного правопорядку (Розділ XX КК України), є різновидом злочинів згідно міжнародного права та є суспільно небезпечними діяннями, передбачені світовим суспільством у якості злочинів, що порушують встановлений міжнародний правопорядок у межах морського простору (Демиденко, Прусс та Шемякин, 1997, с. 136). Для визначення цього питання коротко розглянемо кваліфікацію і поняття таких злочинів, як «піратство» і «озброєні розбій проти суден» в аспекті міжнародно-правових документів.

Стаття 101 Конвенції UNCLOS визначає піратством будь-яке з перелічених нижче дій:

а) будь-який неправомірний акт насильства, затримання або будь-яке пограбування, що здійснюється з особистою метою екіпажем чи пасажирями будь-якого приватновласницького судна або приватновласницького літального апарата і спрямований:

i) у відкритому морі проти іншого судна або літального апарата чи проти осіб або майна, які знаходяться на їхньому борту;

ii) проти будь-якого судна або літального апарата, осіб або майна у місці поза юрисдикцією якої б то не було держави;

б) будь-який акт добровільної участі у використанні будь-якого судна або літального апарата, здійснений зі знанням обставин, в силу яких судно або літальний апарат є піратським судном або літальним апаратом;

в) будь-яка дія, яка є підбурюванням або свідомим сприянням вчиненню дії, передбаченої у підпункті а) або б) (Закон України Про ратифікацію..., 1999).

У п.2.2. Кодексу практики з розслідування злочинів, пов'язаних з піратством та озброєним розбоєм проти суден (Международная морская организация (ИМО), 2002) «озброєний розбій проти суден» означає будь-який незаконний акт насилля, затримання або будь-який грабіж або загрозу грабежу, іншого ніж акт піратства, який направлений

проти суден або проти осіб або майна на борту такого судна та здійснений у межах юрисдикції держави у відношенні таких злочинів.

Як бачимо з визначень, поняття «піратство» декілька ширше поняття «озброєного розбою» і основною різницею їх є місце скоєння злочину. Якщо ці акти здійсненні у межах юрисдикції будь-якої держави, то це кваліфікується як «озброєний розбій», якщо за межами – «піратство».

Звертаючись до законодавства України, необхідно відмітити, що норма про кримінальну відповідальність за піратство вперше у кримінальному законодавстві України з'явилась у діючому КК України (ст.446).

За кваліфікацією згідно частини 5 статті 12 КК України піратство належить до особливо тяжкого злочину.

Закони України про кримінальну відповідальність повинні відповідати положенням, що містяться в чинних міжнародних договорах, згоду на обов'язковість яких надано Верховною Радою України (стаття 3 КК України).

Але, чи відповідають поняття піратства або озброєного розбою проти суден у КК України поняттям, визначеним у міжнародних конвенціях?

Такий склад злочину, як «піратство» визначено у ст. 446 КК України та знаходиться у розділі XX «Злочини проти миру, безпеки людства і міжнародного правопорядку». При цьому «піратством» вважається «використання з метою одержання матеріальної винагороди або іншої особистої вигоди озброєного чи неозброєного судна для захоплення іншого морського чи річкового судна, застосування насильства, пограбування або інших ворожих дій щодо екіпажу чи пасажирів такого судна» (Кримінальний кодекс України, 2001).

Розглянемо елементи складу злочину «піратство» в порівнянні з кваліфікацією цього ж злочину по міжнародному праву:

Міжнародне право	Кримінальний Кодекс України (ст.446 «Піратство»)
<i>Об'єкт злочину</i>	
Основний – безпека міжнародного судноплавства, додатковий – власність, життя, здоров'я, свобода та гідність особи.	
<i>Предмет злочину</i>	
Приватне судно або літальний апарат	Морське і річкове судно
<i>Суб'єкт злочину</i>	
Екіпаж або пасажери приватного судна або літального апарату	Стаття спеціально не оговорює суб'єкта
<i>Суб'єктивна сторона</i>	
Прямий умисел та спеціальна мета – особиста вигода.	
<i>Об'єктивна сторона</i>	
Акт насильства	Використання судна

Як бачимо, елементи злочину «піратство» у контексті міжнародного права і національного законодавства України розрізняються, а саме:

1. Про предмету злочину.

Вважаємо необґрунтованим у КК України обмежити здійснення піратства тільки лише за допомогою морського або річкового судна. По-перше, Конвенція UNCLOS у поняття «піратство» вміщує не тільки морське піратство, але і повітряне. По-друге, для здійснення піратських дій можливі і змішані засоби. Уявимо ситуацію, коли напад здійснено повітряним судном на морське судно. Крім цього, також необґрунтовано у КК України обмежено здійснення піратських дій проти іншого судна, осіб, майна.

Розглянемо ситуацію, коли деякі члени екіпажу змовились та здійснили напад на своє ж судно, де вони і знаходились. Що тоді? Невже такі дії не підпадають під дію ст. 446 КК України? Так, дійсно, не підпадають. У таких випадках законодавець має ст. 278 КК України «Захоплення судна», яка віднесена до розділу XI КК України «Злочини проти безпеки руху і експлуатації транспорту». Але, чи справедливо із-за зміни засобу, на якому здійснені піратські акти суттєву зміну і санкції статті. Так, ч.1 ст.446 КК України визначає для піратів покарання у вигляді позбавлення волі на строк від 5 до 12 років з конфіскацією майна. А ч.1 ст.278 КК України визначає для злочинників покарання у вигляді позбавлення волі на строк від 3 до 6 років. Чи буде правильним кваліфікувати цей злочин міжнародного характеру згідно зі статтею, яка відносить до розділу злочинів проти безпеки руху і експлуатації транспорту? Визначивши різницю у понятті «піратства» в міжнародному праві і національному, з'ясовується, що напад на морські і річкові судна набагато вигідніше здійснювати на повітряному апараті, а не на морському судні, що є неможливим та неприпустимим для об'єктивного і справедливого інституту покарання по законодавству України.

Крім цього, відсутня чітка вказівка у ст. 446 КК України, що піратські дії здійснюються не на будь-яких, а на приватних суднах. Така вказівка є обов'язковою, оскільки здійснення піратських дій судном, яке знаходиться на державній службі може кваліфікуватися згідно ст. 437 КК України «Планування, підготовка, розв'язування та ведення агресивної війни», або згідно ст. 438 КК України «Порушення законів та звичаїв війни», або ж ст.424 КК України «Перевищення військовою службовою особою влади чи службових повноважень». Але по цьому розділу є деякі пояснення. Справа у тому, що СРСР, УРСР при підписанні Конвенції ООН про відкрите море 1958 р., яка у частині регламентації піратських дій майже дослівно відображена у ст.ст. 101-107, 110-111 Конвенції UNCLOS (Закон України Про ратифікацію..., 1999), зробили зауваження про те, що Уряд СРСР вважає визначення піратства, зазначене у Конвенції, яке не охоплює деякі дії, які згідно з сучасним міжнародним правом повинні вважатися піратськими, і не відповідає інтересам забезпечення свободи морського плавання на міжнародних морських шляхах. Мова йшла про державні судна, які здійснюють по суті піратські дії. Але Конференція вирішила, що державні судна не можуть вважатися піратськими, так як захоплення військових кораблів в обвинуваченні у піратстві зміг би у кожному такому випадку потягти за собою серйозні наслідки по обвинуваченню у розв'язуванні війни.

Крім зазначеної, існує особливість при такому спеціальному об'єкті захоплення, як судно, яке транспортує радіоактивні, хімічні, біологічні або вогнєнебезпечні матеріали, речовини, предмети. Напад на таке судно з метою його захоплення кваліфікується згідно ст. 261 КК України «Напад на об'єкти, на яких є предмети, що становлять підвищену небезпеку для оточення» і відносяться до Розділу 9 КК України «Злочини проти громадської безпеки».

2. Суб'єкт злочину.

У ст. 446 КК України суб'єкт даного злочину не визначено конкретно: вважається, що їм може бути будь-яка особа, яка здійснила піратський напад. Але з урахуванням способу захоплення судна «судно-судно», такий суб'єкт спеціальний. Це особа зі складу екіпажу або пасажир будь-якого приватного або прирівняного до нього морського або річкового судна, у тому числі катеру або лодки.

3. Об'єктивна сторона.

У ст.446 КК України ключовим словосполученням є «використання судна», тоді як у міжнародній конвенції – «акт насильства, затримання, пограбування». Автор вважає, що формулювання, зазначене у КК України, не відповідає самому визначенню Розділу XX КК України «Злочини проти миру, безпеки людства і міжнародного правопорядку».

Ключовим у даному злочині є саме «акт насильства, затримання, пограбування», але що при цьому використовувалось (морське, річкове або ж повітряне судно) стоїть на другому плані, що не відображено у ст.446 КК України.

Озброєний розбій – інший вид незаконного акту, спрямованого проти безпеки морського судноплавства.

Такий склад злочину як «озброєний розбій» у контексті п.2.2. Кодексу (Міжнародна морська організація (ИМО), 2002) у КК України охоплюється декількома складами злочинів, що визначені у статтях КК України. Злочину з назвою «озброєний розбій» у чистому вигляді у КК України не існує.

Складу такого незаконного акту, як «озброєний розбій» відповідає склад злочинів, які визначені у ст. 257 КК України «Бандитизм» (Розділ 9 «Злочини проти громадської безпеки»), у ст. 186 КК України «Пограбування», у ст. 187 КК України «Розбій» (Розділ 6 «Злочини проти власності») і інших статтях КК України.

Оскільки при здійсненні будь-якого з незаконних актів на морі застосоване насильство носить небезпечний для життя або здоров'я характер, випадки насильного пограбування зустрічаються досить рідко. Тому, більш детально розглянемо лише склади злочинів згідно ст. 187 КК України і ст.257 КК України.

Міжнародне право	КК України (ст.187) Розбій	КК України (ст. 257) Бандитизм
<i>Об'єкт злочину</i>		
Основний – безпека міжнародного судноплавства, Додатковий – власність, життя, здоров'я, свобода і гідність особи.	Право власності, особа (її здоров'я і життя)	Громадська безпека
<i>Об'єктивна сторона</i>		
Будь-який незаконний акт насильства, затримання і пограбування або погроза пограбування, який спрямований проти суден, судна або проти осіб або майна на борту судна і здійснений у межах юрисдикції держави у відношенні таких злочинів.	Напад з метою заволодіння чужим майном, поєднаний з насильством, небезпечним для життя або здоров'я особи, яка підверглась нападу, або з погрозою застосування такого насильства.	Вміщує три альтернативних дії: 1. Організація банди; 2. Участь у банді; 3. Участь у нападі. Банда – стійка, озброєна група з трьох і більше осіб, які попередньо організувалися для здійснення нападів на підприємства, установи, організації або окремих осіб.
<i>Суб'єкт злочину</i>		
Будь-яка особа	Дієздатна особа, яка досягла 14-річчя.	Дієздатна особа, яка досягла 14-річчя.
<i>Суб'єктивна сторона</i>		
Прямий умисел і корисливий мотив	Прямий умисел і корисливий мотив. Мета – заволодіння майном.	Прямий умисел і спеціальна мета – напад.

З наведеної порівняльної таблиці складів злочинів вбачається, що склади «озброєного розбою», «розбою», «бандитизму» у цілому відповідають вимогам міжнародного законодавства з тією різницею, що такий злочин, як «озброєний розбій» є спеціальним по своєму об'єкту – безпека міжнародного судноплавства. Але, необхідно

визнати обґрунтованим знаходження таких злочинів не у Розділі XX «Злочини проти миру, безпеки людства і міжнародного правопорядку», оскільки особливістю складу «озброєний розбій» є те, що воно здійснюється у межах юрисдикції держави. А кожна держава має право самостійно кваліфікувати злочини, що розглядаються, і самостійно (в залежності від спеціальних цілей і характеристик) деталізувати достатньо широку сферу кваліфікації міжнародного злочину – «озброєного розбою» і поміщувати у той чи інший розділ КК України відповідні даному складу злочини.

Так, наприклад, в залежності від тих чи інших характеристик під кваліфікацію міжнародних злочинів – «озброєного розбою» по КК України підпадають або «розбій» або «бандитизм» або «пограбування». При визначених обставинах, зазначені склади злочинів тяжко розмежувати між собою. Так, наприклад, якщо злочинна група має корисливий мотив, озброєна. З одного боку, корисливий мотив є одною з характеристик розбою, з іншого, озброєність групи є одною з характеристик бандитизму.

Різниця між даними складами злочинів визначаються таким чином. Бандитизм, який має метою заволодіння майном, необхідно відрізнити від розбою, який здійснений організованою групою осіб. Основна різниця між цими злочинами міститься у тому, що бандитизм здійснюється стійкою і озброєною групою. Для відповідальності за розбій, який здійснений організованою групою, не вимагається наявності такої ознаки, як обов'язкова озброєність одного з учасників. Озброєний груповий напад є метою заволодіння майном складає розбій, а не бандитизм, у випадках, якщо група була створена для здійснення одного епізодичного злочинного акту, а при неодноразовому озброєному нападі склад групи не був постійний.

Необхідно також мати на увазі, що при бандитизмі сам факт організації озброєної банди, а також участь у ній складає закінчений склад злочину. Створення ж групи, у тому числі озброєної з метою розбійного нападу і участь у такій групі, визначається підготовкою до розбою.

Необхідність у розмеженні «пограбування» і «розбою» виникає у тих випадках, коли відкрите викрадення майна при пограбуванні супроводжується з використанням насильства до потерпілого. Як і розбій, пограбування, поєднане з використанням насильства до потерпілої посягає на два об'єкта: власність і особистість. Різниця між ними визначається, головним чином, характером застосованого до потерпілого насильства. При розбої таке насильство небезпечно для життя і здоров'я, при пограбуванні – не небезпечно (Купрій, 2004, с. 97–100).

Розглянемо практичний приклад «озброєного розбою».

07 лютого 2003 року о 02 годині ночі було здійснено напад на судно «Механик Карасев» під іноземним прапором з українським екіпажем на борту. Судно стояло на якірній стоянці № 7 внутрішнього рейду карти Бразилії. З корми правого борту, використовуючи крючок на довгій жердині, на судно проникли 10 осіб. Захопили першого помічника капітана, який проводив обхід по судну. Пробрались на нижній ярус житлових кают і захопили повара. Погрожуючи ножами і пістолетами, повара повели на другий ярус житлових кают. Побачив у каюті старшого механіка з погрозами зброєю, вимагали щоб він вийшов у коридор. В цей момент вони відрізали провідник до рятувального круга та почали душити другого помічника і один з нападаючих вистрелив йому у живота, а інший постріл здійснив у двері. Електромеханік почав подавати дзвінки авральною сигналізацією. Нападаючи почали тікати, заскочили у шлюпку і почали неупорядковану стрілянину. Одна з куль попала у голову старшого помічника капітана, який помер на місці.

Наслідки: смерть одної людини і тяжкі тілесні ушкодження двох чоловік. Усі потерпіли та загинувший – громадяни України (Архів Держфлотінспекції України, 2003).

Випадок, що розглянуто вище, відноситься до тих, які на сьогодні дуже розповсюджені, а саме, коли українські моряки працюють на судах під іноземним прапором у піратських зонах і тим самим підвергаються погрозі їх життю і здоров'ю.

Стосовно розглянутого випадку, відповідно до п.1 ст.6 Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судоплавства 1988 года (Постанова Верховної Ради України, 1993) Федеративна Республіка Бразилія, як держава, на території якої здійснено злочин і громадянами якого зазначений злочин скоєний, встановило юрисдикцію по відношенню до скоєного злочину.

Встановив юрисдикцію, Федеративна Республіка Бразилія відповідно до ст.7 Конвенції про боротьбу з незаконними актами (Постанова Верховної Ради України, 1993), спрямованими проти безпеки морського судоплавства порушило кримінальну справу по даним фактам та проводить розслідування у порядку кримінального провадження.

Але, відповідно до п. 2 Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судоплавства (Постанова Верховної Ради України, 1993), Україна, як держава, громадянам якого були заподіяні тяжкі тілесні ушкодження, а також громадянин якого був вбитий, також може встановити свою юрисдикцію по відношенню до скоєного злочину. Стосовно до даного випадку, Україна не заявила Генеральному секретарю Міжнародної морської організації про встановлення юрисдикції.

Згідно п. 3.4. Кодексу (Международная морская организация (ИМО), 2002) державам рекомендовано укласти двосторонні угоди для полегшення розслідування актів піратства і озброєного розбою проти суден.

У даному випадку така угода була укладена, а саме, був укладений Договір між Україною і Федеративною Республікою Бразилії про взаємну правову допомогу у кримінальних справах, ратифікований Законом України від 06.03.03 р. № 620 (Закон України про ратифікацію..., 2003).

Згідно п. 2 b), d) ст. 1 Договору Федеративна Республіка Бразилії забезпечує Україну документами та винесеним вироком.

У разі встановлення юрисдикції України шляхом подання заяви у відношенні до розглянутої справи, то даний злочин необхідно кваліфікувати згідно ст. 257 КК України «Бандитизм». При цьому необхідно мати на увазі, що наслідками бандитського нападу були не тільки тяжкі тілесні ушкодження, але і смерть громадянина України. У цьому разі, відповідно до п. 26 Постанови Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 N 13 «Про практику розгляду судами кримінальних справ про злочини, вчинені стійкими злочинними об'єднаннями» (Верховний Суд України, 2005) суди мають урахувати, що ст. 257 КК, яка містить законодавче визначення поняття бандитизму, не передбачає ні якихось конкретних цілей вчинюваних бандою нападів як обов'язкової ознаки складу цього злочину, ні відповідальності за вчинення її членами під час нападу злочинних діянь, які утворюють самостійні склади злочинів (крім відповідальності за організацію банди, участь у ній та у вчинюваних нею нападах). Тому в таких випадках судам належить керуватися положенням ст. 33 КК, згідно з яким за сукупності злочинів кожен із них підлягає кваліфікації за відповідною статтею або частиною статті Особливої частини КК.

Висновки. Для безпечного та стабільного функціонування держави необхідний ефективний захист їх життєво важливих інтересів від різного характеру погроз, у тому числі і від погроз кримінальних правопорушень у сфері безпеки судноплавства, до яких належить, зокрема, ненадання допомоги судну та / або людині, що теплять лихо на морі, піратство, озброєний розбій проти суден.

Забезпечення вказаного захисту може бути досягнуто шляхом встановлення нормами національного законодавства кримінально-карних злочинів, склад яких відповідав би суспільній небезпечності для безпеки судноплавства та нормам міжнародних угод, обов'язковість щодо яких визнано Верховною Радою України.

Так, кримінальне правопорушення з ненадання допомоги на морі судну та/або людині під час лиха на морі, передбаченого статтею 284 Кримінального кодексу України, на сьогодні віднесено до кримінальних проступків, що не відповідає високому рівню суспільної небезпеки та ризику для життя під час природних явищ шторму, торнадо, урагану, а також аварійних подій на морі, які можуть спричинити тисячі загиблих. Крім того, диспозиція статті не розподілена за спричиненими небезпечними наслідками та не охоплює усіх можливих ситуацій.

Невідповідність норм національного законодавства (стаття 446 КК України) нормам міжнародного права з кваліфікації піратства утворює можливість при скоєнні фактично одних і тих самих злочинних дій, але з використанням різних предметів злочину (літака замість судна), отримувати значно полегшене покарання.

Щодо кваліфікації озброєного розбою проти суден в порівнянні з нормами міжнародного права у КК Україні ускладнено розподілом цього складу злочину по декількох статтях, що передбачені статтями 187, 257 КК України.

Виклад порівняння норм міжнародного та національного права та приведений аналіз практичного випадку з українськими моряками дозволить зорієнтуватися у вирішенні непростих ситуацій, у яких можуть опинитися українські моряків, судновласники та органи державної влади України та сприятиме вдосконаленню національного законодавства, у тому числі шляхом приведення до пріоритетних норм міжнародного права.

Бібліографічний список

- Міністерство транспорту України, 2003. Наказ про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті № 904. *Верховна Рада України* [online]. Доступно: <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1193-03#Text>> (дата звернення 10.10.2021).
- Демиденко, В. В., Прусс, В. М. та Шемякин, А. Н., 1997. *Піратство, тероризм, мошенництво на морі: правовые аспекты*. 2-е изд. Одесса: АО Бахва.
- Балабанов, О. О., 2019. Актуальні питання відповідальності за ненадання допомоги судна та особам, що зазнали лиха на морі, в умовах виконання Україною міжнародних зобов'язань. *Юридичний науковий електронний журнал*, 6, с. 310–313.
- Федчун, Н., 2016. Неоказание помощи терпящим бедствие на море: проблемы определения объекта посягательства. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*, 36(2), с. 109 – 112;
- Купрій, А. А., 2004. Кваліфікація незаконних актів, спрямованих проти безпеки морського судноплавства. *Правова держава*, 7, с. 93–101.
- Кримінальний кодекс України № 2341-III, 2001. *Верховна Рада України* [online]. Доступно: <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14/stru#Stru>> (дата звернення 10.10.2021).
- Закон України Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року № 728-XIV, 1999. *Відомості Верховної Ради України*. № 31. Ст. 254.

- International Maritime Organization, 2020. *SOLAS: consolidated text of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and its protocol of 1988, articles, annexes and all amendments in effect from 1 January 2020*. 2 Nov. 2020.
- Міжнародна морська організація, 1979. Міжнародна конвенція про пошук та рятування на морі 1979 року. *Верховна Рада України* [online]. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_138#Text> (дата звернення 10.10.2021).
- Міжнародна морська організація, 1989. Міжнародна конвенція про рятування 1989 року. *Верховна Рада України* [online]. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_045#Text/> (дата звернення 10.10.2021).
- Кодекс торговельного мореплавства України № 176/95-ВР, 1995. *Верховна Рада України* [online]. Доступно: <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>> (дата звернення 10.10.2021);
- Международная морская организация (ИМО), 2002. Кодекс практики по расследованию преступлений, связанных с пиратством и вооруженным разбоем против судов. Резолюция ИМО А.922(22). В: Сборник № 18 Резолюций ИМО = Collection № 18 of IMO Resolutions. – СПб: ЗАО «ЦНИИМФ».
- Постанова Верховної Ради України Про ратифікацію Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, та Протоколу про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, розташованих на континентальному шельфі №3735-ХІІ, 1993. *Відомості Верховної Ради України*. № 52. Ст. 497.
- Закон України про ратифікацію Договору між Україною та Федеративною Республікою Бразилія про взаємну правову допомогу у кримінальних справах № 620-IV, 2003. *Відомості Верховної Ради України*. № 25. Ст. 171.
- Верховний Суд України, 2005. Постанова Про практику розгляду судами кримінальних справ про злочини, вчинені стійкими злочинними об'єднаннями: Пленуму Верховного Суду України № 13. *Відомості Верховної Ради України* [online]. Доступно: <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0013700-05#Text>> (дата звернення 10.10.2021).
- Архив Державної морської інспекції з безпеки судноплавства Держфлотінспекції України. *Справа т/х "Механик Корасев"*, 07 лютого 2003 р.

References

- Ministerstvo transportu Ukrainy, 2003. Nakaz pro zatverdzhennia Polozhennia pro systemu upravlinnia bezpekoiu sudnoplavstva na morskomu i richkovomu transporti № 904 [Order on the approval of the Regulation on the safety management system of navigation on sea and river transport № 904]. *Verkhovna Rada Ukrainy* [online]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1193-03#Text> (Accessed 10.10.2021) (in Ukrainian).
- Demidenko, V. V., Pruss, V. M. ta Shemyakin, A. N., 1997. Piratstvo, terrorizm, moshennichestvo na more: pravovye aspekty [Piracy, terrorism, fraud at sea: legal aspects]. 2-e izd. Odessa: AO Bakhva. (in Russian).
- Balabanov, O. O., 2019. Aktualni pytannia vidpovidalnosti za nenadannia dopomohy sudna ta osobam, shcho zaznaly lykha na mori, v umovakh vykonannia Ukrainoiu mizhnarodnykh zoboviazan [Current issues of responsibility for failure to provide assistance to ships and persons in distress at sea, in the context of Ukraine's fulfillment of international obligations]. *Yurydychnyi naukovyi elektronnyi zhurnal*, 6, s. 310–313. (in Ukrainian).
- Fedchun, N., 2016. Neokazanie pomoshchi terpyashchim bedstvie na more: problemy opredeleniya obekta posyagatelstva [Failure to provide assistance to those in distress at

- sea: problems of determining the object of encroachment]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu*, 36(2), s. 109 – 112. (in Russian).
- Kuprii, A. A., 2004. Kvalifikatsiia nezakonnnykh aktiv, spriamovanykh proty bezpeky morskoho sudnoplavstva [Classification of illegal acts directed against the safety of maritime shipping]. *Pravova derzhava*, 7, s. 93–101. (in Ukrainian).
- Kryminalnyi kodeks Ukrainy № 2341-III, 2001. *Verkhovna Rada Ukrainy* [online]. Available at : <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14/stru#Stru>> (Accessed 10.10.2021) (in Ukrainian).
- Zakon Ukrainy Pro ratyfikatsiiu Konventsii Orhanizatsii Obiednanykh Hatsii z morskoho prava 1982 roku ta Uhody pro implementatsiiu Chastyny XI Konventsii Orhanizatsii Obiednanykh Hatsii z morskoho prava 1982 roku № 728-XIV [Law of Ukraine On the Ratification of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea and the Agreement on the Implementation of Part XI of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea No. 728-XIV], 1999. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. № 31. St. 254. (in Ukrainian).
- International Maritime Organization, 2020. *SOLAS: consolidated text of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and its protocol of 1988, articles, annexes and all amendments in effect from 1 January 2020*. 2 Nov. 2020.
- Mizhnarodna morska orhanizatsiia, 1979. Mizhnarodna konventsiiia pro poshuk ta riatuvannia na mori 1979 roku [International Convention on Search and Rescue at Sea of 1979]. *Verkhovna Rada Ukrainy* [online]. Available at : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_138#Text> (Accessed 10.10.2021). (in Ukrainian).
- Mizhnarodna morska orhanizatsiia, 1989. Mizhnarodna konventsiiia pro riatuvannia 1989 roku [International Rescue Convention of 1989]. *Verkhovna Rada Ukrainy* [online]. Available at : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_045#Text/> (Accessed 10.10.2021). (in Ukrainian).
- Kodeks torhovelnoho moreplavstva Ukrainy № 176/95-VR [Merchant Shipping Code of Ukraine No. 176/95-VR], 1995. *Verkhovna Rada Ukrainy* [online]. Available at : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text> (Accessed 10.10.2021). (in Ukrainian).
- Mezhdunarodnaya morskaya organizatsiya (IMO), 2002. Kodeks praktiki po rassledovaniyu prestupleniy, svyazannykh s piratstvom i vooruzhennym razboem protiv sudov. Rezolyutsiya IMO A.922(22) [Code of Practice for the Investigation of Offenses of Piracy and Armed Robbery Against Ships. IMO Resolution A.922(22)]. In: Sbornik № 18 Rezolyutsiy IMO = Collection № 18 of IMO Resolutions. – SPb: ZAO «TsNIIMF». (in Russian).
- Postanova Verkhovnoi Rady Ukrainy Pro ratyfikatsiiu Konventsii pro borotbu z nezakonnymy aktamy, spriamovanymy proty bezpeky morskoho sudnoplavstva, ta Protokolu pro borotbu z nezakonnymy aktamy, spriamovanymy proty bezpeky statsionarnykh platform, roztashovanykh na kontynentalnomu shelfi №3735-XII [Resolution of the Verkhovna Rada of Ukraine On the Ratification of the Convention on Combating Illegal Acts Against the Safety of Maritime Navigation and the Protocol on Combating Illegal Acts Against the Safety of Stationary Platforms Located on the Continental Shelf No. 3735-XII], 1993. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. № 52. St. 497. (in Ukrainian).
- Zakon Ukrainy pro ratyfikatsiiu Dohovoru mizh Ukrainoiu ta Federatyvnoiu Respublikoiu Brazylia pro vzaiemnu pravovu dopomohu u kryminalnykh spravakh № 620-IV [Law of Ukraine on ratification of the Treaty between Ukraine and the Federal Republic of Brazil on mutual legal assistance in criminal cases No. 620-IV], 2003. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*, № 25. St. 171. (in Ukrainian).

Verkhovnyi Sud Ukrainy, 2005. Postanova Pro praktyku rozghliadu sudamy kryminalnykh sprav pro zlochyny, vchyneni stiikymy zlochynnymy obiednanniamy: Plenumu Verkhovnoho Sudu Ukrainy № 13 [Resolution on the practice of consideration by courts of criminal cases on crimes committed by persistent criminal organizations: Plenum of the Supreme Court of Ukraine No. 13]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy* [online]. Available at : <<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0013700-05#Text>> (Accessed 10.10.2021). (in Ukrainian).

Arkhyv Derzhavnoi morskoj inspektsii z bezpeky sudnoplavstva Derzhflotinspektsii Ukrainy. Sprava t/kh "Mekhanyk Korasev" [The case of "Mechanic Korasev"], February 7, 2003. (in Ukrainian).

Стаття надійшла до редакції 13.12.2021

A.A. Kuprii

UNLAWFUL ACTS AT SEA AGAINST MARITIME SAFETY

Maritime safety covers various aspects of legal protection of human and civil rights and freedoms, property, public order and public safety, environmental safety, peace and security of mankind, which are recognized by the state and protected from socially dangerous acts at sea, including those that constitute criminal offenses.

Accordingly, criminal offenses in the field of shipping safety include, in particular, failure to provide assistance to a ship and people in distress at sea, piracy, armed robbery against ships.

Without excluding the regulation of protection against criminal offenses in the field of maritime safety by each state's own system of national legislation, the regulation of certain international obligations, the failure to fulfill which may constitute a criminal offense at sea, is covered by international law.

Article 3 of the Criminal Code of Ukraine states that the laws of Ukraine on criminal liability must comply with the provisions contained in the international treaties in force, which have been ratified by the Verkhovna Rada of Ukraine.

The Verkhovna Rada of Ukraine has given its consent to be bound by the following international treaties: The 1982 UN Convention on the Law of the Sea; the 1974 International Convention for the Safety of Life at Sea; the 1979 International Convention on Maritime Search and Rescue; the 1989 Convention on the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation.

At present, the rules on criminalization in the field of safety of navigation remain imperfect.

The author conducts a comparative analysis of the provisions of international law and national legislation of Ukraine on criminal offenses of failure to provide assistance at sea, piracy, armed robbery against ships, identifies their differences and inconsistencies, and analyzes a specific case of an attack on Ukrainian sailors.

The article outlines the peculiarities of international obligations, non-compliance with which entails criminal liability under national law, and analyzes the compliance of dispositions and sanctions of the articles of the Criminal Code of Ukraine with the level of public danger of international crimes at sea and the state of compliance with international norms, existing legislative gaps and ways to overcome them.

Keywords: *safety of navigation, failure to provide assistance in case of maritime disaster, piracy, armed robbery, robbery, banditry, robbery, seizure of a vessel, criminal jurisdiction.*