

всякого людського співтовариства, миру і справедливості на землі" [7, 181]. Водночас країни романо-германської правової сім'ї у функціонуванні системи права використовують положення позитивістської концепції праворозуміння. Не відкидаючи основні догми природної концепції праворозуміння, країни англо-американського типу правової сім'ї з перевагою прецедентного права більше стоять на позиціях соціологічної теорії права, яка наголошує на пошуках права "у житті", тобто в суспільних відносинах, які виникають між людьми в їх повсякденній діяльності.

Отже, ми з'ясували деякі об'єктивні причини виникнення концепцій праворозуміння, які багато в чому залежать від історичної епохи. Розуміння права та його основних інститутів логічно залежало від суспільного світогляду, моралі. Зрозуміло, що в цій статті історична генеза концепцій праворозуміння подана в дещо спрощеному, схематичному вигляді, процес зміни концепції був, звичайно, більш довготривалий і взаємопоглинаючий, окремі елементи продовжують діяти в сучасних державах у різних співвідношеннях.

На сьогодні немає пануючої світової концепції праворозуміння. По-перше, для сучасної юриспруденції характерний ідеологічний плюралізм, а по-друге, багато в чому праворозуміння залежить від того, до якої правової сім'ї належить та чи інша держава.

Література

1. Оборотов Ю. Праворозуміння як аксіоматичне начало (постулат) права [Текст] / Ю. Оборотов // Право України. - 2010. - № 4. - С. 49-56.

2. Рабінович П. Сутність праворозуміння і причини його плюралізму (соціально-антропологічний аспект) [Текст] / П. Рабінович // Антропологія права: філософський та юридичний виміри (стан, проблеми, перспективи): Статті учасників Другого всеукраїнського "круглого столу" (м. Львів, 1-2 грудня 2006 року). - Львів: Край, 2007. - С. 205-213.

3. Історія держави і права зарубіжних країн: правові джерела: навч. посібник [Текст] / упоряд. Г.І. Трофанчук. - К.: Юрінком Інтер, 2008. - 352 с.

4. Крестовская Н.Н. История политических и правовых учений: Курс лекций [Текст] / Н.Н. Крестовская, А.Ф. Цвиркун. - Х.: ООО "Одиссей", 2002. - 448 с.

5. Скакун О.Ф. Теорія держави і права (Енциклопедичний курс): Підручник. Видання 2-е, перероблене і доповнене [Текст] / О.Ф. Скакун. - Харків: Еспада, 2009. - 752 с.

6. Мартышин О. Классические типы правопонимания и "новые теории права" [Текст] / О. Мартышин // Право України. - 2010. - № 4. - С. 92-99.

7. Конституции государств Европейского Союза [Текст] / Под общей редакцией Л.А. Окунькова. - М.: Издательская группа ИНФРА-М — НОРМА, 1997. - 803 с.

Берендєєва А.І.,

кандидат юридичних наук,

доцент кафедри теорії та історії держави і

права

ОДУВС

Надійшла до редакції: 29.08.2015

УДК 341.362.1

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ НОРМИ ПРО ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА НАСИЛЬНИЦЬКІ ПОСЯГАННЯ НА БЕЗПЕКУ МОРСЬКОГО СУДНОПЛАВСТВА

Допілка В.О.,

Загороднюк С.О.

У статті розглянута безпека морського судноплавства, яка складає найважливішу проблему для національних інтересів України, а також усієї світової спільноти, а тому потребує ефективного правового втручання з боку всіх держав, створення ефективною та безпечною експлуатації засобів морського транспорту.

Проаналізована сутність щодо забезпечення міжнародно-правових засобів безпеки мореплавства. Визначені загрози безпеці морського судноплавства та необхідність їхньої нейтралізації. Основною загрозою є морський тероризм. Серед заходів забезпечення безпеки мореплавства особливе місце належить кримінально-правовим нормам.

Ключові слова: морське судноплавство, безпека, морський тероризм.

В статье рассмотрена безопасность морского судоходства, которая составляет важнейшую проблему для национальных интересов Украины, а также всего мирового сообщества, а потому требует эффективного правового вмешательства со стороны всех государств, создание эффективной и безопасной эксплуатации средств морского транспорта.

Проанализирована сущность обеспечения международно-правовых средств безопасности
© В.О. Допілка, С.О. Загороднюк, 2015

мореплавания. Определены угрозы безопасности морского судоходства и необходимость их нейтрализации. Основной угрозой является морской терроризм. Среди средств обеспечения безопасности мореплавания особое место принадлежит уголовно-правовым нормам.

Ключевые слова: морское судоходство, безопасность, морской терроризм.

In the article the safety of maritime navigation, which is a major problem for the national interests of Ukraine, and the whole international community, and therefore needs effective legal intervention by all States, an effective and safe operation of marine transport facilities.

It analyzed the nature of international security-legal means for safe navigation. Evaluated Threat maritime security and the need to neutralize them. The main threat is maritime terrorism. Among the means to ensure the safety of navigation special place belongs to the criminal-legal norms.

Keywords: maritime traffic, safety, maritime terrorism.

Актуальність дослідження обумовлюється тим, що насильницькі посягання на безпеку морського судноплавства стає поширеним явищем. За посягання з підвищеним ступенем суспільної небезпечності в

**ПІВДЕННОУКРАЇНСЬКИЙ
ПРАВНИЧИЙ ЧАСОПИС**

цій сфері встановлена кримінальна відповідальність. Кримінальний кодекс України встановлює відповідальність за транспортні злочини, серед яких є посягання на безпеку морського судноплавства. Основу кримінального законодавства складають міжнародно-правові норми, а їх аналіз є предметом нашого дослідження.

Метою статті є аналіз міжнародно-правових норм, що визначають відповідальність за безпеку морського судноплавства.

Одним з найнебезпечніших насильницьких посягань на безпеку морського судноплавства є тероризм. Розповсюдженість цього злочину в сучасних умовах викликає занепокоєність суспільства.

Кримінально-правові норми визначають відповідальність за транспортні злочини.

Безпосередній об'єкт указаних злочинів складають відносини, пов'язані з громадською безпекою, при морському тероризмі – з безпекою судноплавства. Безпека мореплавства визначається як сукупність технічних, експлуатаційних і правових засобів і методів охорони людського життя на морі та безаварійної роботи суден. Як справедливо зауважив А.І. Коробєєв, небезпека такого роду злочинів обумовлена зовсім не тим, що при їх вчиненні має місце посягання на власність або особистість, а тим, що “створюється стан неконтрольованого використання транспортних засобів, тобто порушуються відносини у сфері безпеки функціонування транспорту” [1, 106].

Як наслідок морського тероризму може завдаватись шкода або опосередковано створюватись небезпека її заподіяння. Розглядаючи питання про характер наслідків порушень правил безпеки і експлуатації залізничного, водного і повітряного транспорту, Г. Пайлеванян справедливо зазначає: “...судам слід мати на увазі, що тяжкі наслідки майнового характеру можуть мати місце не тільки в результаті прямого пошкодження транспортних засобів і шляхів, а й опосередковано через особисте майно громадян. Сума ж спільного матеріального збитку, заподіяного злочином, складається з обох зазначених показників” [2, 27].

При здійсненні морського тероризму злочинець впливає на ряд суспільних відносин, завдаючи їм певної шкоди або створюючи небезпеку такого заподіяння.

Розглядаючи питання про об'єкт морського тероризму, потрібно торкнутися й того, що є предметом зазначених посягань.

Характер предмета при тероризмі є різним, але в обох злочинах винний впливає на морське судно.

Використовуючи судно при морському тероризмі, винний створює загрозу безпеці мореплавства, посягає на життя, здоров'я представників держави, громадських організацій, конституційну основу держави, або на право власності, тим самим порушує встановлені міжнародними морськими конвенціями заборони вчинення таких діянь.

Що слід розуміти під судном? Кримінальне законодавство не містить визначення цього транспортного засобу. Характеризуючи поняття транспортних засобів взагалі, А.І. Коробєєв відзначає найбільш загальні ознаки, властиві цьому поняттю:

а) здатність до самостійного автономного руху за рахунок установлених на них двигунів;

б) обов'язкова реєстрація у відповідних органах;

в) експлуатація відповідно до діючих правил безпеки [1, 103].

Таке поняття транспортного засобу значно ширше

його різновиду – “судна”. Конвенція про міжнародні правила попередження зіткнення суден у морі 1972 р. визначає, що до судна належать всі види плавучих засобів, що використовуються або можуть бути використаними в якості засобів пересування по воді, при цьому Конвенція визначає види суден: “судно з механічним двигуном”, “вітрильне судно”, “судно, зайняте ловлею риби”, “гідролітак”, “судно, позбавлене можливості управлятися”, “судно, обмежене можливістю маневрувати”. Відповідно до конвенції 1982 р. у боротьбі з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства (ст. 1), “судно” означає морський транспортний засіб будь-якого типу, незакріпленій постійно на морському дні, включаючи катери з динамічними принципами підтримки, підводні апарати або будь-які інші плавзасоби [3]. Про державну приналежність судна свідчить його прапор. Присвоєння судну прапора відповідної держави є важливим засобом забезпечення контролю за безпекою судноплавства. Причому міжнародні конвенції незмінно пов'язують зміну прапора судна з дійсним переходом права власності (ст. 6 Конвенції про відкрите море). Невипадково Кримінальний кодекс України (ст. 339 КК) передбачає відповідальність за незаконне підняття Державного Прапора України на річковому або морському судні.

Правова гарантія безперешкодного плавання різних за своїм призначенням суден під прапором своєї держави і повної їх недоторканності від будь-яких посягань з боку будь-якого іноземного судна або летального апарату є реалізацією основного принципу сучасного правопорядку в світовому океані – свободи судноплавства.

Отже, можна визначити морське торговельне судно так: це технічна споруда, що рухається під прапором держави, зареєстрована на її території, укомплектована екіпажем, очолювана капітаном, дипломованим відповідно до вимог міжнародного права та законодавства держави прапора, що використовується з метою перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти.

Протиправні дії морського тероризму, як визначено в Конвенції 1982 р., можуть виражатися в насильницькому захопленні або здійсненні контролю над судном, насильстві проти осіб на судні, знищенні або пошкодженні судна, вантажу, навігаційного обладнання, що створили перешкоди до його експлуатації, передачі завідомо неправдивої інформації, а також нанесенні тілесних ушкоджень або позбавлення життя особи у зв'язку з учиненням названих дій [3].

Різноманітність характеру дій при тероризмі на морі підтверджується практикою. Найбільш типовим проявом тероризму в сучасних умовах стало захоплення заручників.

В основу визначення тероризму на морі мають бути покладені норми, закріплені Конвенцією про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1982 р., які переважно пов'язують вчинення діянь з насильством або погрозою насильства. Це відноситься до захоплення або здійснення контролю над судном, до впливу на осіб, які знаходяться на його борту. Що стосується знищення або пошкодження судна, вантажу, навігаційного обладнання, передачі завідомо неправдивої інформації, то міжнародно-правова норма в заключній статті визначає “нанесення тілесних ушкоджень або позбавлення життя особи у зв'язку з учиненням названих дій”.

“Потерпілими” від тероризму можуть бути будь-

які судна, за винятком, як зазначає ст. 2 Конвенції, військових кораблів: суден, що належать державі або експлуатуються нею як військово-допоміжні судна, для митних і поліцейських цілей; суден, виведених з експлуатації або поставлених на консервацію. Останній виняток обумовлений тим, що злочинні дії в цьому випадку не загрожують безпеці морського судноплавства. Що стосується військових, військово-допоміжних суден, що використовуються для митних і поліцейських цілей, то при обговоренні питання, у зв'язку з прийняттям морської Угоди, підставою такого виключення стало те, що екіпажі цих суден можуть самостійно давати відсіч терористам. Слід зазначити, що держави вживають заходів щодо запобігання будь-яких інцидентів між екіпажами військових кораблів, укладають міждержавні Угоди про запобігання інцидентів на морі за межами територіальних вод, визначають взаємні обов'язки командирів військових кораблів щодо недопущення яких-небудь ускладнень взаємних відносин і порушення правил мореплавства. Звичайно, захоплення морських суден у політичних цілях може здійснюватися і військовими кораблями, і державними суднами. Неможливо заперечувати протиправність нападу з державних суден і військових кораблів на судна інших країн у відкритому морі. Однак боротися з такими діями потрібно не шляхом підведення їх під поняття "піратство", кваліфікуючи їх, як найнебезпечніший міжнародний злочин, який є чреватим загрозою миру і безпеці народів. Такий злочин є актом агресії. Стаття 4 Конвенції визначає, що остання застосовується, якщо судно здійснює плавання або збирається здійснити плавання "в", "через" або "з вод", які знаходяться за межами зовнішнього кордону територіального моря однієї держави, або меж його територіального моря з сусідніми державами [4].

Отже, положення Конвенції поширюються на різні категорії морських просторів без обмеження межами відкритого моря.

Імплементация міжнародно-правових норм у законодавство України знаходить вираження в розділі "Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту" Кримінального кодексу. Стаття 276 КК України визначає відповідальність за порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту. Стаття 278 КК України криміналізує угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна [5].

Водний транспорт — це морський і річковий транспорт, за винятком різних маломірних суден (човни, байдарки тощо).

Об'єктивна сторона цього злочину характеризується:

- а) діянням;
- б) наслідками;
- в) причинним зв'язком між ними.

Діяння в цьому злочині полягає:

- 1) у порушенні правил безпеки руху;
- 2) у порушенні правил експлуатації транспорту;
- 3) у недоброякісному ремонті технічних засобів транспорту.

На водному транспорті — це порушення правил причалювання і швартування суден у відсутності постійного спостереження за станом водного шляху, неправильне розходження зі зустрічними суднами. На повітряному транспорті — це порушення правил посадки літальних апаратів, недотримання встановлених маршрутів і висоти польоту, перевищення швидкості при посадці. Порушення

правил експлуатації транспорту полягає в недотриманні габаритів, порядку укладання вантажів і їхнього закріплення, у недотриманні вимог, рекомендованих до технічного стану засобів транспорту, окремих його механізмів.

Наслідками цього злочину, передбаченого частиною 1, є створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків.

Обов'язковою ознакою об'єктивної сторони є причинний зв'язок між діянням і його наслідками.

Суб'єктивна сторона даного злочину вимагає встановлення психічного ставлення особи до діяння і його наслідків. Що стосується діяння, то воно може бути вчинене з прямим умислом або через злочинну недбалість. До наслідків вина може бути тільки необережною, у вигляді злочинної самовпевненості або недбалості.

Суб'єктом злочину можуть бути тільки працівники водного, залізничного і повітряного транспорту.

Частина 2 ст. 276 КК передбачає більш сувору відповідальність за ті самі діяння, якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або заподіяли велику матеріальну шкоду, ч. 3 — за ті самі діяння, якщо вони спричинили загибель людей. Для цього достатньо спричинення смерті хоча б однієї людини.

Стаття 278 КК України встановлює відповідальність за угон або захоплення різних видів транспорту. Частиною 1 ст. 278 КК України встановлена відповідальність за угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна [5].

До морських і річкових належать пасажирські, вантажні, рибальські, допоміжні (буксири), рятувальні та інші судна. Для кваліфікації не має значення відомча належність зазначених засобів.

Об'єктивна сторона даного злочину виражається в угоні або захопленні названих транспортних засобів.

Під угоном слід розуміти протиправне заволодіння транспортним засобом для здійснення поїздки на ньому або самовільне використання транспортного засобу. Угон може здійснюватися як із місця стоянки транспортного засобу, так і під час руху. Інколи угон можуть здійснювати машиністи, льотчики, капітани, члени екіпажу, які управляють транспортним засобом.

Захоплення — це протиправне заволодіння транспортним засобом будь-якою особою із застосуванням насильства чи погроз для здійснення поїздки на ньому, зміни напрямку руху та ін.

Суб'єктивна сторона злочину виражається в прямому умислі. Винна особа усвідомлює фактичні ознаки скоєного діяння, розуміє їх суспільно небезпечний і протиправний характер і бажає вчинити такі дії.

Суб'єктом цього злочину є особа, яка досягла 14-річного віку.

Якщо угон чи захоплення транспортного засобу поєднаний зі здійсненням інших, більш тяжких злочинів, то вчинене кваліфікується за сукупністю злочинів.

Морський тероризм має особливу небезпеку для морського судноплавства. Міжнародні морські конвенції вказують на боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства. Міжнародно-правові норми імплементуються в кримінальний закон України.

Література

1. Коребеев А.И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. - М.: Юрид. лит., 1990. - С. 103 - 109. - С. 106.

2. Пайлеванян Г. Квалификация преступных нарушений правил безопасности на транспорте // Сов. юстиция. - 1989. - № 19. - С. 27.

3. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву, 1982 года. - [Электронный ресурс]: <http://docs.cntd.ru/document/1900747>.

4. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (Рим, 10 марта 1988 года). [Электронный ресурс]: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=3024323.

5. Кримінальний кодекс України: чинне законодавство

із змінами та допов. на 24 березня 2015 року: Офіц. текст. - К.: Алерта, 2015. - 208 с.

*Допілка В. О.,
кандидат юридичних наук,
доцент кафедри "Транспортне право" ОНМУ*

*Загороднюк С. О.,
кандидат юридичних наук,
доцент кафедри "Кримінальне право та
кримінологія" ОДУВС*

Надійшла до редакції: 16.08.2015

УДК 340.1

ГЕНЕЗИС ПРАВОВОГО ВИХОВАННЯ

У статті розглянуто питання ідеї виникнення та розвитку правового виховання. Здійснено детальний аналіз визначень поняття "правове виховання", наданих науковцями. Запропоновано нове тлумачення досліджуваного терміна.

Ключові слова: *правове виховання, правова культура, активна правомірна поведінка, правосвідомість, правове виховання особи, вплив, теорія правового виховання, поведінка.*

В статье рассмотрены вопросы идеи возникновения и развития правового воспитания. Осуществлен подробный анализ определений понятия "правовое воспитание", предоставленных учеными. Предложено новое толкование исследуемого термина.

Ключевые слова: *правовое воспитание, правовая культура, активное правомерное поведение, правосознание, правовое воспитание личности, влияние, теория правового воспитания, поведение.*

We considered the idea of the emergence and development of legal education. The detailed analysis of the definitions of "legal education" provided by scientists. A new interpretation of the studied period.

Keywords: *legal education, legal culture, active good behavior, justice, legal education entities, the impact theory of legal education, behavior.*

Здатність людини розуміти правила співжиття й вимоги законів і відповідно поводитися не є вродженою, вона формується під впливом спеціальних виховних заходів. Сучасна соціально-економічна ситуація в суспільстві не сприяє забезпеченню правового виховання особи на достатньому рівні. Для з'ясування причин низького рівня правової вихованості громадян необхідно насамперед розглянути правове виховання як державно-правову категорію.

Виходячи з цього, метою статті є висвітлення загальних тенденцій теоретичного обґрунтування поняття "правового виховання" у світлі вітчизняної та сучасної думки.

Історичні корені ідеї правового виховання беруть свій початок ще зі стародавніх часів. Так, зародженню питань правового виховання сприяли такі чинники: формування в зростаючого покоління ціннісних уявлень про мораль і право, започаткування певних правових традицій, праці філософів Стародавньої Греції (Сократа, Платона, Аристотеля), введення в Стародавньому Римі "Законів XII таблиць", прогресивні ідеї педагогів-гуманістів епохи Відродження (Н. Макіавеллі, Т. Мора, Т. Кампанелли,

Д. Прістлі), усебічна розробка та обґрунтування філософами й педагогами часів Просвітництва питань громадянського та морального виховання (Д. Локк, Ш. Монтеск'є, К. Гельвецій, Г. Гегель) [1, 134].

Водночас розвиток ідеї правового виховання на національному рівні був зумовлений необхідністю в процесі формування в громадян почуття законності. Підтвердженням цьому є розробка перших педагогічних пам'яток Київської Русі: "Руська правда", "Слово о полку Ігоревім", "Слово про Закон і Благодать" тощо. Не менш важливе значення в процесі становлення та розвитку ідеї правового виховання відігравали також морально-правові твори українських письменників (І. Котляревського, Г. Квітки-Основ'яненка) та педагогічна спадщина К. Ушинського, М. Пирогова, А. Макаренка, В. Сухомлинського [2, 52].

На межі XIX - XX ст. у літературі розпочинається теоретична розробка поняття "правове виховання". Так, у 20-30-х роках XX ст. правове виховання розглядалось крізь призму комуністичного виховання. Воно зводилось до відповідності основним партійним постулатам. Наприклад, партійність як принцип виховання - основа правової освіти й навчання; тісний зв'язок класового інтересу з інтересами єдиної партії, яка й формувала мету, завдання, зміст і методичку всієї навчально-правової діяльності; свобода як внутрішнє усвідомлення необхідності, яка передбачала майже повне розчинення особистості в проблемах і інтересах комуністичної партії [3, 56]. У 40-50-х роках XX ст. розвиток теорії правового виховання досяг рівня автономного розділу комуністичного виховання, що призвело до визначення правового виховання в "широкому" та "вужькому" значеннях.

На сьогодні майже всі сфери людської життєдіяльності пронизані поняттям "правове виховання". Воно вживається не тільки в педагогічній, філософській, соціологічній і правовій літературі, але й у повсякденному спілкуванні між людьми та засобах масової інформації (ЗМІ). На жаль, серед плюралізму наукових досліджень, направлених на розуміння природи правового виховання, а саме розкриття його сутності, змісту та основної мети, не існує єдиного погляду на визначення поняття такої державно-правової категорії, як правове виховання.

Окремі аспекти правового виховання досліджувалися такими вченими, як В. Альхіменко, О. Бариховська, Г. Давидов, В. Лозова, А. Міцкевич, В. Обухов, Є. Пенцова, І. Рябко, А. Тарас, Г. Троцько, М. Фіцула, Д. Ягупов, А. Долгова, Т. Кириленко, М. Козюбра, А. Міцкевич, В. Найбіч, В. Обухов, О. Пометун, І. Рябко, Є. Татаринцева, В. Владимірова, А. Стаканков, Н. Вол-

© М.М. Лазаренко, 2015