



Наталія Фелчун,
кандидат юридичних наук,
доцент кафедри кримінології та
кримінально-виконавчого права
Національного університету
«Одеська юридична академія»

УДК 343.953:343.346.53

Психологічний механізм злочинної поведінки при порушенні правил безпеки мореплавства

Протягом тривалого часу проблеми необережної злочинності в кримінології були другорядними, оскільки існувала думка про незначну суспільну небезпечність злочинів цього виду. Така позиція є хибною. За розміром і характером заподіяваної шкоди злочини, скоєні з необережності, значно переважають умисні злочини, які зазвичай активно вивчають кримінологи. До прикладу, не оцінити збитки, спричинені аварією круїзного лайнера «Costa Concordia» у 2012 році, що сталася внаслідок некомпетентності та безвідповідальності капітана; аварія теплоходу «Булгарія» у 2011 році, що сталася, за даними експертів, внаслідок численних помилок при керуванні судном; пасажирського парома компанії «Сістрік» у Нью-Йорку в 2013 році; загибель парома «Естонія» у 1994 році, нещодавньої загибелі судна «Іволга» та інших аварій на морському транспорті.

Окремим кримінально-правовим проблемам в сфері злочинного порушення правил безпеки експлуатації

транспорту, зокрема морського приділяли увагу в своїх працях такі вчені, як Н. С. Алексєєв, І. І. Горелик, О. О. Балобанов, І. А. Дрішлюк, В. І. Касинюк, Н. І. Коржанський, О. І. Коробєєв, В. М. Прусс, В. Я. Тацій, А. І. Чучаєв та інші вчені.

Метою цього дослідження є аналіз комплексу питань, пов'язаних із встановленням та вивченням особливостей психологічного механізму злочинної поведінки при порушенні правил безпеки мореплавства

Серед злочинів проти безпеки мореплавства необережні злочини становлять абсолютну більшість. Серед таких, що скоюються умисно, можна відзначити пошкодження морських транспортних засобів, різновидом якого в науці морського права називають баратрію – навмисне пошкодження суден, вантажів тощо, що вчиняються з корисливим мотивом, наприклад, для безпідставного незаконного отримання страхових виплат.

Необережні злочини відрізняються від умисних, передусім, за фо-

рмою вини, тобто психологічним механізмом. Суб'єкт необережного злочину не усвідомлює суспільно небезпечного характеру своїх дій. Він не лише не бажає (чи не припускає) заподіяння шкоди суспільству, а взагалі не передбачає можливості шкідливих наслідків або сподівається, що вони не настануть.

Так, О. М. Костенко, на підставі власного розуміння психологічного механізму поведінки, в якому детермінуючу роль, на його погляд, відіграє воля, а свідомість виконує лише регулятивну функцію, злочин по суті є проявом взаємодії сваволі та свідомості у вигляді її ілюзій. Згідно з цим поглядом, і навмисні, і необережні злочини є різними формами прояву зазначеного комплексу, суть якого полягає у «намірі порушити порядок задоволення людиною своїх потреб, необхідного для нормального існування суспільства» [1, с. 160]. В той же час маємо зазначити, що за необережного злочину особа не має наміру порушити порядок, а розраховує на те, що порушення може й не настати, його можна буде уникнути (злочинна самовпевненість), або зовсім не бере до уваги існуючий порядок, хоча повинна була і мала можливість його врахувати (злочинна недбалість). Розкриваючи механізм психологічного ставлення особи до вчинення діяння, яке є необережним злочином, О. М. Костенко вважає, що при цьому намір задовольнити свої потреби проявляється «таким чином, що це є небезпечно випадковим нанесенням шкоди життю, здоров'ю та інтересам інших людей» [1, с. 161].

А. Ф. Зелінський вважав, що психологія необережних злочинів складається із діалектичного співвідношення помилок (дефектів) свідомості та неусвідомлюваних психічних процесів: «необережне спричинення шкоди відбувається через те, що свідомість винного «спрацювала» не так, як треба було б у цьому випадку, і її місце у регуляції поведінки зайняли звички, установки, емоції» [2, с. 114].

Психологічними чинниками необережних злочинів є, насамперед, неуважність, безвідповідальне ставлення до наявних у суспільстві правил поведінки. Тому такі особи характеризуються меншим рівнем моральної зіпсованості, ніж правопорушники, які скоюють умисні злочини. Дане твердження цілком стосується працівників морського транспорту, але ціна їх необережності досить висока, що не завжди враховується при скоєнні ними правопорушень, що загрожують безпеці мореплавства, і не завжди стосовно вказаних правопорушень відкривається кримінальне провадження, а потерпіла сторона обмежується лише матеріальним відшкодуванням, що врешті-решт призводить до нівелювання загальної превенції.

У випадку злочинної необережності характер завданого збитку визначають не стільки рівнем моральної зіпсованості особи, скільки сферою діяльності суб'єкта, способом використання ним знарядь і засобів, ситуацій, за яких скоєно злочин, а також багатьма іншими обставинами, що можуть бути випадковими для суб'єкта. Тому в необережних злочинах наявне певне протиріччя між соціально-психологічною характеристикою правопорушника і значущістю наслідків, що настають. Практика свідчить, що необережні злочини завдають дуже великої шкоди суспільству, яка може вийти за національні кордони. Стосовно розглядуваної групи злочинів проти безпеки мореплавства, необхідно вказати на масштаби шкоди, що спричинюється, та майже завжди зачіпає інтереси декількох держав, а то і всієї морської спільноти.

Виявлення і вивчення негативних властивостей особистості необережних злочинців дає змогу визначити соціальні потреби та ціннісні орієнтації для належної організації запобіжної діяльності.

Заподіяння шкоди суспільству особою, яка була здатна і могла уникнути настання небезпечних наслід-

ків, але все ж допускає це, досить глибоко досліджувалось вченими-юристами.

Сучасні кримінологи виходять з того, що необережність складається з різного рівня дефектів поведінки та їх комбінацій, що у необережних злочинців є дефекти в інтелектуальній, емоційній і вольовій сферах [1; 2, с. 118]. Ті дефекти, які вважаються стійкими, нерідко прямо пов'язуються з негативними рисами особистості, і ці останні прийнято розглядати в якості суб'єктивної причини необережного злочину. У той же час особистість необережних злочинців за багатьма показниками практично не відрізняється від категорії законослухняних громадян. Дані судження цілком справедливо можуть бути застосовані щодо злочинів проти безпеки мореплавства. Однак про деформації можна говорити тільки з позиції «притуплення» у моряків-працівників морського транспорту почуття необхідності суворого і скрупульозного дотримання та виконання вимог і правил безпечного плавання, тобто виробляється зневага до приписів. Ще раз наголосимо, що особи, які вчинили необережні злочини, мають суттєві відмінності за своїми психофізіологічними особливостями від осіб, які вчинили умисні злочини.

Як вже зазначалось, для необережних злочинців менш, ніж для умисних, характерна наявність криміногенних властивостей особистості. Однак багатьом з них притаманні такі риси, як байдужість до суспільних інтересів, зневага до правил безпеки та їх дотримання, загальна недисциплінованість та ін. [3]. З цих рис і властивостей особистості по суті складається легковажно-безвідповідальне ставлення винного до правоохоронюваних об'єктів і своїх обов'язків по відношенню до них.

Як зазначає В. Є. Квашиє, «діапазон соціальної деформації особистості цієї категорії злочинців настільки широкий, що він зближує деяких з них з правослухняними гро-

мадянами і в той же час відносно іншої частини цих осіб нівелює скільки-небудь серйозні відмінності з особистістю умисних злочинців» [4, с. 57].

У той же час, Л. Вішкі на основі аналізу злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту дійшов висновку, що вони мають спільні риси, і немає підстав для твердження, нібито «транспортний злочинець не є злочинцем» [5, с. 36].

Так, особливості особистості особи, яка вчинила злочин, в тому числі проти безпеки мореплавства, що можуть бути пов'язані з механізмом злочинної поведінки, можна виразити через групи характеристик (структуру особи, яка вчинила злочин). Всі структурні елементи набувають істотної специфіки при характеристиці особи, яка порушує спеціальні правила безпеки мореплавства, чим створює загрозу, через те, що необхідно враховувати той факт, що тривалі плавання пов'язано з постійним перебуванням членів екіпажу в умовах обмеженого простору, монотонності діяльності, різкого звуження зовнішніх соціальних зв'язків, підвищеної небезпеки виникнення аварійних ситуацій.

Соціально-демографічна характеристика осіб, які порушили правила безпеки мореплавства, має відомі особливості, пов'язані з тим, що суб'єктами останніх є працівники морського транспорту. Ці особливості знаходять певне відображення в таких соціально-демографічних показниках як стать, вік, освіта, рід занять, стаж роботи, а головне – спеціальна кваліфікація та готовність працювати в умовах, супутніх роботі з джерелом підвищеної небезпеки і адекватно реагувати на таке звичайне для мореплавства явище як «небезпеки моря». Тобто, як зазначається в літературі, ця група ознак має ряд особливостей, які обумовлені специфікою професійної діяльності працівників морського транспорту [6].

Так, майже 100% осіб, які порушили правила безпеки мореплавст-

ва – це чоловіки, пояснюється це гендерними особливостями «морської» професії. Вікові особливості зазначеної категорії осіб визначаються, перш за все, тим, що їм передаються вельми складні і відповідальні функції з управління та експлуатації сучасним морським судном. Природно, що належне здійснення зазначених функцій має пряме відношення до зрілості, в тому числі і вікової, соціальної, особи, наділеної відповідними повноваженнями. Відомо, що згідно з приписом Конвенції 2006 р. Міжнародної організації праці, мінімальний вік для членів екіпажу – 18 років. На практиці не зустрічалися випадки заняття відповідальних посад з управління та експлуатації морським судном особами, молодше 25-річного віку.

Велика питома вага осіб, які спричинили аварії на морському транспорті в такому зрілому віці, вченими пояснюється тим, що в цьому періоді працівники морського транспорту, з одного боку, набувають необхідного професійного досвіду, знань, а з іншого боку – йде накопичення негативних тенденцій, пов'язаних з надлишковою самовпевненістю та самозаспокоєністю, часто забуваючи правило «вважай себе ближче до небезпеки» [7]. Адаптація до небезпеки відбувається, коли людина в міру роботи в небезпечних умовах моря звикає до них, і в її свідомості формується думка про безпеку цього виду праці.

Недооцінка небезпеки базується на появі у свідомості впевненості у відсутності відповідальності за свої помилки. Багаторічна відсутність аварій формує думку про неможливість виникнення та реалізації загроз.

Істотну роль відіграє спеціальність і займана посада. Винуватцями більшості аварій на морському транспорті є судноводії (74,3 %), що обумовлено їх більш активною, а, отже, і більш відповідальною роллю в управлінні судном в порівнянні з іншими категоріями працівників морського транспорту. Не випадково,

що лише 15,1 % у загальній структурі аварійників складають механіки, 4,8 % – мотористи і машиністи, 5,8 % – інші особи [8, с. 69].

Звертає на себе увагу досить високий освітній рівень досліджуваних осіб. Так, за результатами дослідження виявлено, що серед працівників морського транспорту законслухняних осіб з вищою освітою майже в 4 рази, а з середньою спеціальною – в 1,5 рази більше, ніж у групі порушників. Крім того, більше третини порушників (37,5 %) мали лише курсову освіту, а 7 % взагалі не мали ніякої спеціальної освіти.

Певний інтерес представляють відомості як про стаж роботи осіб, які порушують правила безпеки мореплавства за фахом, так і про стаж їхньої роботи в останній посаді і на останньому судні. Стаж роботи за фахом у більшості осіб досить високий.

Звідси зазначаємо, що більш високий рівень спеціальної освіти забезпечує і більш високий ступінь надійності роботи осіб, зайнятих у сфері обслуговування і управління морського транспорту. Отже, нетривалий період роботи, в тому числі і на нових посадах, підвищує ймовірність скоєння аварії. Зрозуміло, що значення цього показника доцільно розглядати лише у взаємозв'язку з іншими особистісними особливостями досліджуваної категорії осіб.

Лише 13,9 % осіб, які порушили правила безпеки на морському транспорті, характеризувалися на роботі негативно. Інші – або позитивно (65,6 %), або частково позитивно (20,5 %). Зазначена тенденція збереглася і стосовно інших видів характеристик: у сім'ї, побутовому оточенні.

Особи-працівники морського транспорту, раніше відмічені в так званому в глобальній морській кадровій політиці «чорному списку», які допустили правопорушення, що призвели до аварійних або інших тяжких наслідків, не допускаються до управління або експлуатації морського транспортного засобу навіть на рівні

крюїнгових компаній, які проводять ретельний професійний відбір. Матеріалами для них служать акти розслідування аварійних подій, надані капітанами суден або правоохоронними органами.

Незважаючи на високу питому вагу осіб, які позитивно характеризуються на роботі, в сім'ї і побуті, звернула на себе увагу досить велика кількість «аварійників», що піддавалися різним заходам впливу (дисциплінарним, адміністративним). Дані, що характеризують цю сторону поведінки, показують, що дисциплінарні стягнення мали 46,1 % осіб, 8,1 % осіб притягувалися до адміністративної відповідальності.

У світлі викладеного, криміналізація осіб, які порушують правила безпеки мореплавства, є певною мірою цілком закономірним явищем невживання заходів профілактичного характеру до осіб, які мають асоціальну установку, тобто схильних до нехтування встановленими вимогами і приписами.

Велике значення для дослідження кримінологічно значимих особливостей осіб, які порушують правила безпеки мореплавства, представляє їх соціально-психологічна характеристика. Людська поведінка, в тому числі і делінквентна, не є простою сумою зовнішніх впливів на особистість суб'єкта. Впливи зовнішнього середовища переломлюються крізь соціально-психологічні якості особистості і лише потім проявляються в поведінці. Соціально-психологічна характеристика, таким чином, виступає синтезом внутрішніх рис особистості та її деяких зовнішніх проявів, дозволяючи виділити дану особистість у певний соціальний тип [9].

Фактором, що впливає на оперативну надійність даної категорії правопорушників, є морально-вольові особливості їх особистості. Названий фактор займає центральне місце в системі детермінант делінквентної (злочинної) поведінки осіб, які порушують правила безпеки мореплавства, так як саме він дозволяє зв'язати нео-

бережні дії цих осіб з сутністю вини, як негативним (недостатньо уважним) ставленням суб'єкта до виконуваних ним обов'язків.

Серед компонентів морально-вольової сфери особистості провідна роль належить мотивації поведінки. Мотивація охоплює не тільки психологічну мобілізованість і готовність особи до вчинення певних дій, а й ті чинники, які направляють, регулюють і підтримують зазначені дії або змінюють їх вихідну спрямованість, істотно впливаючи на поведінку на всіх її стадіях [10].

Виходячи з аналізу наукових досліджень та специфіки «морської» професії, можемо вказати, що найбільш розповсюдженими мотивами при порушенні правил безпеки мореплавства є:

- егоїзм, установка на досягнення особистих цілей, забезпечення свого благополуччя (самовільна експлуатація транспорту та ін.);

- прагнення приховати інші порушення, допущені через недбалість, при цьому нерідко свідомо ігнорується можливість настання тяжких наслідків, так як суб'єкт легковажно розраховує на їх запобігання;

- помилково зрозумілі виробничі інтереси: нерідко екіпаж порушує правила, прагнучи виконати рейс в будь-яких складних умовах, навіть коли правила безпеки мореплавства категорично це забороняють (наприклад, несприятливі погодні умови, сильний шторм і т. п.);

- прояв правового нігілізму, коли суб'єкт ігнорує нормативні вимоги тільки тому, що вважає їх формальними або зайвими в конкретній ситуації;

- неправильне розуміння колективізму або безвольності: наприклад, член екіпажу судна порушує правила разом з керівником (капітаном, старшим механіком), підкоряючись його владі й авторитету;

- корисливо-власницькі мотиви поведінки, коли транспортний засіб використовується з метою наживи.

Особливості мотиваційної сфери осіб, які порушують правила безпеки

на транспорті, зокрема морському, значною мірою зумовлюються дефектами їх правосвідомості та ціннісних орієнтацій в цілому .

Дослідженнями встановлено, що люди рівних можливостей і здібностей виконують одну і ту ж роботу з різною ефективністю [11, с. 132]. Необхідно відзначити, що питання, пов'язані із забезпеченням безпеки на морі, відносяться до категорії професійних. Суть сказаного полягає в тому, що при стійко позитивному ставленні до своєї професії відбувається успішне становлення професійно необхідних якостей, а негативне ставлення до неї сповільнює або зупиняє зовсім це становлення. Позитивна мотивація працівників морського транспорту до їх повсякденної діяльності визначається, перш за все, задоволеністю своєю роботою. На мотивацію поведінки зазначеної категорії порушників впливають і інші соціально-психологічні особливості їх особистості. До них, зокрема, відносяться характер попередньої поведінки, загальна соціально-моральна спрямованість особистості, рівень правосвідомості, потреби, інтереси, особливості інтелектуального, волевого, емоційного складу особистості та ін. Саме вони формують мотив поведінки, рішення діяти певним чином. Ці внутрішні, мотивуючі чинники є головними детермінантами поведінки, що передують злочину.

До числа зовнішніх обставин, що також певною мірою впливають на формування мотиву поведінки особи, яка порушує правила безпеки мореплавства, відносяться конкретна ситуація і технічний стан плавзасобу, а також обстановка на підприємстві та на судні, рівень профілактичної роботи, в тому числі діяльність з попередження порушення правил безпеки мореплавства, що складається з правової пропаганди, відпрацювання правил, роз'яснення причин і умов виникнення загроз безпеці мореплавства й аварій.

Психологічними основами злочинної поведінки такої особи будуть:

а) дефекти сприйняття – помилка спостереження (особа не сприйняла інформацію про небезпечні властивості ситуації або плавзасобу);

б) дефекти свідомості – неправильна оцінка обстановки (особа не дала правильну оцінку сприйнятій інформації, в результаті чого не передбачила можливі наслідки або вжила недостатні чи неналежні заходи);

в) дефекти рішення – неправильне рішення і дія (особа не змогла знайти і виконати правильне рішення, здатне не допустити настання небезпечного результату);

г) дефекти реакції – недостатня реакція (психофізіологічні особливості особи) [12].

Психологічні дефекти, що призводять до скоєння злочину, можуть полягати і в інтелектуальній, і в волевій, і в емоційній сферах особистості. Ці дефекти знаходять своє вираження в комплексі таких негативних індивідуально-психологічних властивостей, як розхлябаність, легковажність, безпечність, необачність, зневага правилами обережності, розкиданість уваги, незібраність волі і т.п.

Найбільш характерними дефектами правосвідомості, які зумовлюють небезпечну поведінку осіб, які управляють або експлуатують транспортні засоби, зокрема морські, є:

– прояв підвищеної самовпевненості в оцінці своєї майстерності, досвіду;

– свідомо невиправдана ризикована поведінка;

– нехтування правилами мореплавства і експлуатації суден заради економічної вигоди (особистої чи вигоди компанії-судновласника) тощо;

– незадовільне знання нормативних актів щодо забезпечення безпеки мореплавства або неналежне їх виконання;

– ненадання значення порушенням, у зв'язку з тим, що порушники не вбачають небезпеки у їх вчиненні, чим самим створюють загрози безпеці мореплавства;

– поблажливе ставлення до алкогольного сп'яніння.

Психічні стани суб'єкта відіграють істотну роль в його поведінці і нерідко є однією з причин виникнення аварійних ситуацій і серйозних аварій.

На закінчення слід зазначити, що до роботи на морському транспорті необхідно залучати не тільки залежно від компетенції та фізичного здо-

ров'я, а й з урахуванням психофізіологічних показників особистості та здійснювати подальший контроль цих показників у процесі роботи фахівця на посаді. У цій ідеї криється великий потенціал для зниження аварійності, а отже, забезпечення безпеки мореплавства та її кримінологічної складової.

Список використаних джерел

1. *Костенко А. Н.* Преступная неосторожность: уголовно-правовое и криминологическое исследование / А. Н. Костенко. – К. : Наук. мысль, 1992. – 220 с.
2. *Зелинский А. Ф.* Осознаваемое и неосознаваемое в преступном поведении / А. Ф. Зелинский. – Х. : Вища школа, 1986. – 168 с.
3. *Антонян Ю. М.* Психология преступника в расследовании преступлений / Ю. М. Антонян, М. И. Еникеев, В. Е. Эминов. – М. : Юристъ, 1996. – 335 с.
4. *Квашис В. Е.* Профилактика неосторожных преступлений : учеб. пособие / В. Е. Квашис. – К. : Изд-во КВШ МВД СССР, 1981. – 78 с.
5. *Вишки Л.* Транспортные преступления и криминологические теории личности / Л. Вишки // Фонд ВНИИ БД МВД СССР – М., 1978. – С. 30-42.
6. *Дришлюк И. А.* Охрана безопасности движения и эксплуатации морского транспорта уголовно-правовыми средствами : автореф. дисс. на соискание ученой степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Уголовное право и криминология ; исправительно-трудовое право» / И. А. Дришлюк. – М., 1988. – 23 с.
7. *Mc Cormik E.J.* Human Factors Engineering / Mc Cormik E.J. – Mc Graw-Hill, N.Y. 1964.
8. *Коробеев А. И.* Уголовно-правовая охрана безопасности мореплавания в СССР / А. И. Коробеев. – Владивосток : Изд-во ДГУ, 1984. – 195 с.
9. *Лист Ф.* Задачи уголовной политики. Преступление как социально-патологическое явление / Ф. Лист. – М. : ИНФРА-М, 2004. – 110 с.
10. *Игошев К. Е.* Типология личности преступника и мотивация преступного поведения / К. Е. Игошев. – Горький : РИО Горьк. ВШ МВД СССР, 1974. – 172 с.
11. *Ефремова Г. Х.* Правовые установки и ориентации неосторожных преступников / Г. Х. Ефремова, Н. Я. Константинова. – М. : Российское право, 1992. – 210 с.
12. *Маклаков А. Г.* Общая психология / А. Г. Маклаков. – СПб. : ООО «Питер Пресс», 2008. – 580 с.

Федчун Н. О. Психологичний механізм злочинної поведінки при порушенні правил безпеки мореплавства

Стаття присвячена аналізу комплексу питань, пов'язаних із встановленням та вивченням особливостей психологічного механізму злочинної поведінки при порушенні правил безпеки мореплавства.

Ключові слова: необережні злочини, механізм злочинної поведінки, мотиваційна сфера, психологічні дефекти, безпека мореплавства.

Федчун Н. А. Психологический механизм преступного поведения при нарушении правил безопасности мореплавания

Статья посвящена исследованию комплекса вопросов, связанных с изучением психологического механизма преступного поведения при нарушении правил безопасности мореплавания.

Ключевые слова: неосторожные преступления, механизм преступного поведения, мотивационная сфера, психологические дефекты, безопасность мореплавания.

Fedchun N. The psychological mechanism of criminal behavior in violation of maritime safety rules

The article is devoted to the complex of issues connected to the research of the psychological mechanism of criminal behavior in violation of maritime safety rules.

Key words: negligence crimes, mechanism of criminal behavior, motivational sphere, psychological defects, maritime safety.