

засудження. Згідно офіційних даних понад 35 % осіб, які звільняються з колоній, потребують спеціальної психологічної чи психіатричної допомоги. (Колб О. Г. Запобігання злочинності у місцях позбавлення волі. 2005, с. 34).

Таким чином, вищенаведені показники дають змогу сформуванню висновку про необхідність окремого утримання вищезазначених груп засуджених в межах структурних дільниць кримінально-виконавчих установ, виходячи з позицій попередження рецидиву злочину. Оскільки, у цих засуджених психологічні якості й властивості стають однією із внутрішніх причин вчинення ними злочинів та відрізняють їх від загальної маси засуджених. Доцільно закріпити дане положення на законодавчому рівні, доповнивши ч. 2 ст. 96 КВК України таким змістом «Особи, які мають психічні аномалії утримуються в окремих жилих приміщеннях ізольовано від інших засуджених».

Потрібно також враховувати, що відповідні зміни потребують постійних психолого-психіатричних досліджень засуджених. В результаті недостатньої кількості психологів в кримінально-виконавчих установах, а також надмірного навантаження кількості засуджених на одиницю персоналу колонії (417 осіб на одного психолога) потрібно укомплектувати соціально-психологічну службу потрібними кадрами.

Федчун Н. О.

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
асистент кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права*

СУБ'ЄКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КРИМІНОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ СУДНОПЛАВСТВА

Розв'язання завдань із забезпечення кримінологічної безпеки судноплавства вимагає участі численних органів і організацій, застосування різних форм залучення до цієї діяльності морської спільноти, а тому спільна діяльність означених суб'єктів повинна бути системною (Шелухін М. Л. Кримінологічна безпека на транспорті: організаційно-управлінське та оперативно-розшукове забезпечення. / М. Л. Шелухін. – Донецьк : Вебер. Донец. від-ня, 2008. – С.114).

Суб'єктами, що забезпечують кримінологічну безпеку судноплавства є такі:

- Міжнародні організації та державні органи, організації, що займаються діяльністю із забезпечення безпеки на морі, в тому числі кримінологічної;
- Різноманітні наукові та інші організації, Асоціації, що розробляють проекти документів;
- Державні морські адміністрації, Міністерства, інспекції, що виконують функції держави прاپору;

- Підприємства морського транспорту.

До першої групи суб'єктів відносимо міжнародні організації (ІМО, МОП). Ці організації на базі вивчення стану безпеки судноплавства в різних частинах Світового океану, ініціюють, розробляють в комітетах, приймають на пленарних засіданнях конвенції, резолюції, з якими звертаються до країн та інших суб'єктів морської діяльності з пропозиціями до приєднання та імплементації у внутрішньодержавне законодавство. Треба зауважити, що абсолютна більшість морських конвенцій світового та регіонального рівнів присвячена проблемам безпеки на морях з точки зору безпеки судноплавства. Морські держави, в тому числі і Україна, є учасницями цих конвенцій та імплементують їх положення в морське, адміністративне та кримінальне законодавство. Захист безпеки судноплавства суто морськими та технічними нормами регламентований морським законодавством. Кримінально-правовий захист безпеки на морському транспорті є найвпливовішим та найрезультативнішим та здійснюється через імплементацію міжнародних морських конвенцій у статті Кримінального кодексу. Вказані норми міжнародного та внутрішньодержавного морського та кримінального законодавства є взаємопов'язаними, взаємодоповнюючими саме тому, що мають єдину мету – забезпечення кримінологічної безпеки судноплавства та морської діяльності. Для вищезазначених міжнародних міждержавних організацій розробляють проекти міжнародних угод, резолюцій різноманітні наукові організації світового рівня, асоціації судновласників (BIMCO), експедиторів (FIATA), та ін., предметом діяльності яких є морський транспорт. На державному рівні питання імплементації та реалізації в транспортні процеси вирішують Морські адміністрації і спеціальні морські інспекції. В Україні це відповідно Міністерство інфраструктури з департаментом морського та річкового транспорту та Українська морська та річкова інспекція.

Міністерство здійснює регулятивні функції відносно флоту під прапором держави, портів і морських шляхів під юрисдикцією України, насамперед функції управління безпекою.

Інспекція інтегрує функції контролюючого органу за безпекою щодо організаційно-технічних заходів на підприємствах і суднах морського транспорту, підготовкою та дипломування моряків, реєстрацією суден, антитерористичної діяльності. Інспекційні функції виконують і класифікаційні товариства, технічний нагляд яких сприяє убезпеченню суден, причалів тощо і перешкоджає злочинним проявам, пов'язаним з порушенням правил експлуатації флоту та інших об'єктів (Інтерв'ю голови Державної інспекції України з безпеки на морському та річковому транспорті Григорія Соболевського [Електронний ресурс] // Газета «Урядовий кур'єр». – 2012. – № 14. – Режим доступу до газети: http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=244943733).

Підприємства морського транспорту, зокрема судновласники є інституціями, які безпосередньо організують управління безпечною експлуатацією суден у відповідності до Міжнародного кодексу управління безпекою та нормативних актів України. С другого боку обов'язком менеджмента є недопущення злочинних проявів з боку плавскладу, а також належна організація охорони від незаконних актів.

До другої групи входять спеціальні суб'єкти, які обслуговують судна та підприємства морського транспорту (служба безпеки, воєнізована охорона та ін.), напівспеціальні суб'єкти (юридична, фінансова, медична та інші служби), а також штатні працівники об'єктів транспорту, які також піклуються про безпеку суден та свого підприємства.

До третьої групи суб'єктів належать ті, що перебувають поза межами морського транспортного процесу й не підпорядковані морській транспортній системі. Це, органи, які створюють умови для забезпечення кримінологічної безпеки підприємства: судові органи, правоохоронні органи, тобто ті, що мають пряме призначення охорони безпеки у примусовий спосіб, а також громадяни, які є суб'єктами непрямого призначення.

Виходячи зі статистики морських подій та причин та умов, що їм передували, і що мають ознаки злочину, можна до таких суб'єктів віднести: працівників морського транспорту (безпосередньо – плавсклад – капітанів, членів екіпажів), керівників підприємств та менеджерів, обов'язками яких є управління безпекою, особи, які незаконно втручаються у морську діяльність.

Безумовно, розглянуті питання визначення суб'єктів забезпечення кримінологічної безпеки судноплавства, не вичерпують проблему, а лише окреслюють коло проблем, які потребують подальшої розробки.

Ізвіта А. М.

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
асистент кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права*

ПОЛІТИКО-ІДЕОЛОГІЧНІ ФАКТОРИ ДЕТЕРМІНАЦІЇ ЗЛОЧИННОСТІ В СФЕРІ ЗЕМЕЛЬНОГО РИНКУ

Ефективна протидія злочинності в сфері земельного ринку залежить від встановлення чинників, які сприяють її поширенню. Сучасний стан злочинності на ринку земель детермінований як загальними факторами, характерними для злочинності в сфері економіки, так і особливими, притаманними саме даному різновиду. Наявність специфічних рис злочинності на ринку земель зумовлене, крім іншого, політичними чинниками.

В кримінологічній науці дослідженню політико-ідеологічних факторів детермінації злочинності в різних сферах економіки, на нашу думку, не заслужено приділено мало уваги. Зазвичай, вони розглядаються як явища, що належать до сфери розробки і реалізації економічної політики держа-