

3. Конвенція ООН проти транснаціональної організованої злочинності: прийнята резолюцією 55/25 Генеральної Асамблеї від 15 листопада 2000 року / Законодавство України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_789#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_789#Text) (дата звернення: 17.11.2025).

4. Preventing and combating crimes that affect the environment falling within the scope of the United Nations Convention against Transnational Organized Crime: Resolution 10/6. URL: <https://h7.cl/1jI8x> (дата звернення: 17.11.2025)

5. Legal manual pollution crimes in the marine environment: Annex C to Maritime Crime: A Manual for Criminal Justice Practitioners / United Nations Office on Drugs and Crime Global Maritime Crime Programme. 2024. 70 p.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-645-4-18>

## **FAILURE TO PROVIDE ASSISTANCE TO VESSELS AND PERSONS IN DISASTER: PROBLEMS OF QUALIFICATION**

### **НЕНАДАННЯ ДОПОМОГИ СУДНУ ТА ОСОБАМ, ЩО ЗАЗНАЛИ ЛІХА: ПРОБЛЕМИ КВАЛІФІКАЦІЙ**

#### **Reznichenko Semen Vasylovich**

*Candidate of Legal Sciences, Professor,  
Professor of the Department of Civil  
and Legal Disciplines  
Odesa State University  
of Internal Affairs  
Odesa, Ukraine*

#### **Резніченко Семен**

**Васильович**  
*кандидат юридичних наук, професор,  
професор кафедри цивільно-правових  
дисциплін  
Одеський державний університет  
внутрішніх справ  
м. Одеса, Україна*

#### **Reznichenko Hanna Semenivna**

*Candidate of Legal Sciences,  
Associate Professor,  
Associate Professor of the Department  
of Criminal and Legal Disciplines  
Odesa State University  
of Internal Affairs  
Odesa, Ukraine*

#### **Резніченко Ганна Семенівна**

*кандидат юридичних наук, доцент,  
доцент кафедри кримінально-  
правових дисциплін  
Одеський державний університет  
внутрішніх справ  
м. Одеса, Україна*

Однією з ключових гарантій безпеки на морі є обов'язок кожного судновласника чи капітана надавати допомогу іншим суднам та людям,

які зазнали лиха. Цей обов'язок закріплений не лише у міжнародних актах – таких як Конвенція ООН з морського права 1982 року [1], Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. [2], Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року [3 Конвенція про рятування 1989 року [4], але й у національному законодавстві України, зокрема у статті 284 Кримінального кодексу України [5], де передбачено відповідальність за ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха. Встановивши кримінальну відповідальність за таку бездіяльність, Україна фактично імплементувала загальноцивілізаційний принцип пріоритету людського життя над майновими чи комерційними інтересами. Однак, попри наявність цієї кримінально-правової норми, на практиці виникає чимало проблем із її застосуванням і кваліфікацією.

Діяння, відповідальність за яке передбачена статтею 284 КК України, відноситься до категорії кримінальних проступків, згідно статті 12 Кримінального кодексу України.

Об'єктом цього кримінального проступку будуть виступати суспільні відносини у сфері безпеки руху та експлуатації водного або річкового транспорту.

Об'єктивна сторона передбачає відповідальність за бездіяльність, яка проявляється у ненаданні допомоги у разі зіткнення з іншим судном екіпажу і пасажиром останнього, а також зустрінутим у морі або на іншому водному шляху особам, які зазнали лиха, якщо капітан судна мав можливість надати таку допомогу без серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажиром.

Склад цього кримінального проступку є формальним і не передбачає настання наслідків, хоча саме вони є підставою для віднесення цього діяння до категорії кримінальних правопорушень [6, с. 309].

Слушною є думка Купрій А.А., що «...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 врятування 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» [7, с. 105].

Ознакою об'єктивної сторони, яка зумовлює настання кримінальної відповідальності за бездіяльність капітана судна є відсутність «серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажиром», проте фактично використовується «оціночне поняття», змісту якого не надається тлумачення. Законодавець не визначає, які саме обставини слід вважати серйозною небезпекою – погодні умови, технічний стан судна чи ризик для екіпажу. Це породжує суб'єктивізм під час кваліфікації та оцінки дій капітана і, відповідно, є фактором, який дає можливість уникнути кримінальної відповідальності.

Суб'єктом цього кримінального проступку є капітан судна або особа, яка виконує його обов'язки.

З суб'єктивної сторони має місце умисна форма вини – капітан судна має усвідомлювати можливість надати допомогу без серйозної небезпеки і свідомо відмовитися це зробити. Але на морі ситуації часто розвиваються стрімко: шторм, відсутність зв'язку, небезпека для власного екіпажу. Тому довести, що капітан мав реальну можливість і безпечно міг допомогти дуже складно.

Аналіз статистичних відомостей Офісу Генерального Прокурора України за період з 2021 по жовтень 2025 років свідчить, що відсутні зареєстровані випадки фіксації кримінальних проступків за статтею 284 КК України, лише у 2022 році зареєстровано 1 випадок вчинення кримінального проступку за цією статтею [8]. Таку ситуацію з однієї сторони можна пояснити воєнним станом, введеним на території України з лютого 2022 року, але з іншого боку, це є свідченням недосконалості законодавчої техніки побудови диспозиції статті 284 КК України, яка фактично не містить детального чіткого опису бездіяльності, яка може тягти кримінальну відповідальність, та створює підстави для її уникнення.

Відсутність зареєстрованих порушень за цією статтею, свідчить про відсутність судових вироків. Відповідно немає усталеного підходу до розмежування кримінальної та дисциплінарної відповідальності. У більшості випадків порушення обов'язків капітана розглядають як службові порушення, якщо вони не призвели до трагічних наслідків. Це створює враження «мертвої норми», що не має реального застосування.

Отже, проблеми кваліфікації кримінального проступку, передбаченого ст. 284 КК України, зумовлені насамперед тим, що законодавець криміналізував етично зрозумілу поведінку (обов'язок рятувати), але не забезпечив її чітко сформульованою та зрозумілою кримінально-правовою нормою. Без уточнення оціночних понять і без напрацювання сталої судової практики норма й надалі залишатиметься малозастосо-

вуваною. Водночас актуальність її зростає з огляду на розвиток торговельного та військового мореплавства.

### Література:

1. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права. URL: <http://consultant.parus.ua/?doc=0005WDC64C> (дата звернення: 08.11.2025).

2. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. URL: <https://marad.gov.ua/ua/npa/mizhnarodna-konvensciya-pro-ohoronu-lyudskogo-zhittya-na-mori-1974-roku-solas-74> (дата звернення: 08.11.2025).

3. Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_138#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_138#Text) (дата звернення: 08.11.2025).

4. Міжнародна конвенція про рятування 1989 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896\\_045#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_045#Text) (дата звернення: 08.11.2025).

5. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.2001 № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 08.11.2025).

6. Балабанов О. О. 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*. 2019. № 6. С. 310–313.

7. Купрій А. А. Незаконні акти на морі, спрямовані проти безпеки морського судноплавства. *Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Право*. 2021. Вип. 22. С. 102–115.

8. Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування. <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> (дата звернення: 06.11.2025).