

РОЗДІЛ 4

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА КРИМІНАЛЬНІ ПРАВопорушення ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ (ДЕЯКИ ІСТОРИЧНІ ТА ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ)

*І. А. Дришлюк,
кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри кримінального права,
кримінального процесу та криміналістики
Одеського національного університету імені І. І. Мечникова*

Вступ

Транспорт – найважливіша складова частина інфраструктури економіки, від рівня його розвитку значною мірою залежить успішна реалізація соціальної та економічної стратегії незалежної України. Підґрунтям її становлення та зміцнення як суверенної, незалежної, демократичної, соціальної та правової держави (ст. 1 Конституції України [1]) є поглиблення ринкових відносин у такій сфері матеріального виробництва як транспорт. За роки незалежності в Україні сформувалася єдина національна транспортна система, складовою частиною якої є автомобільний транспорт і міський електротранспорт, а також нормативна база, яка регламентує найбільш важливі сторони функціонування різних видів транспорту [2, 3; 4; 5; 6; 7; 8; 9; 10].

Як зазначено у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб

користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу [11].

На сьогодні транспортна галузь в цілому задовольняє потреби національної економіки та населення у перевезеннях, проте рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів і вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на навколишнє природне середовище не відповідають сучасним вимогам.

Серйозну загрозу нормальному функціонуванню транспорту створюють транспортні кримінальні правопорушення, стан, структура і динаміка яких вкрай несприятливі. Їх сумарні матеріальні збитки настільки великі, що в період нестабільного розвитку економіки створюють додаткові труднощі в реалізації курсу економічних реформ. Але з цього ніяк не випливає, що сучасний розвиток транспорту з фатальною неминучістю визначає високий рівень його аварійності. Навпроти, у сучасних умовах розвитку високих технологій у сфері транспортної діяльності з'являється і протилежна тенденція – ефективно запобігання таким суспільно небезпечним діям. Хоча, з одного боку, науково-технічний прогрес породжує певні негативні наслідки, з іншого боку, в процесі його розвитку виробляються інструменти для пом'якшення або повного усунення таких наслідків, а головне – для їх запобігання в майбутньому.

Відзначена тенденція реалізується в основному через технічну політику держави. Об'єктивності заради необхідно підкреслити, що якщо розвиток транспорту у всьому світі (з урахуванням процесів глобалізації) відбувається зараз в умовах зростання технічної озброєності всіх сфер людської діяльності, в обстановці інтенсифікації науково-технічного прогресу, то в Україні ця тенденція поки що малопомітна. У той же час слід відзначити, що в запобіганні негативних наслідків науково-технічної революції велика роль належить не тільки заходам технічного характеру, але й праву. Серед різних правових «важелів», спрямованих на нейтралізацію негативних наслідків транспортних кримінальних правопорушень, значене місце посідає кримінально-правова боротьба з ними. Негативні наслідки в цій сфері можуть бути нейтралізовані різними засобами, у тому числі і шляхом регламентації виникаючих суспільних відносин в законі про кримінальну відповідальність. Саме необхідність боротьби з негативними наслідками науково-технічної революції правовими засобами і сформувала таке системне утворення як транспортні кримінальні правопорушення.

4.1. Короткий нарис розвитку законодавства про відповідальність за кримінальні транспортні правопорушення

Норми про відповідальність за кримінальні транспортні правопорушення – одна із найбільш динамічних складових кримінального законодавства нашої країни. Так, якщо Кримінальний кодекс Української РСР 1960 року (далі – КК 1960 року) [12] в первісній редакції налічував 7 складів транспортних злочинів (ст.ст. 77, 78, 203, 204, 215, 216, 217), то на момент втрати ним чинності їх було вже 14 (ст.ст. 77, 77-1, 78, 203, 204, 215, 215-2, 215-3, 215-4, 215-5, 217-1, 217-2, 217-3, 217-4), при тому, що два склади злочинів були із КК виключені. (ст.ст. 215-1, 216). Крім того, в чинні тоді статті КК 1960 року вносилися численні зміни та доповнення щодо відповідальності за суспільно небезпечні діяння в сфері функціонування транспорту різних видів.

У Кримінальному кодексі України 2001 року [13] (далі – КК України) вже був сформований самостійний розділ XI Особливої частини – «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту», який налічував 17 складів злочинів і в якому були зосереджені всі посягання на безпеку в сфері функціонування транспорту. Внесено низку корективів і в практику застосування цих норм, зокрема, в результаті прийняття Пленумом Верховного Суду України постанов від 24 грудня 1982 року № 7 (зі змінами, внесеними постановами від 28 березня 1986 року № 4, від 4 червня 1993 року № 3 та від 3 грудня 1997 року № 12) «Про практику застосування судами України законодавства у справах про транспортні злочини» [14, с. 236 – 240] та від 23 грудня 2005 року № 14 (із змінами, внесеними постановою від 19 грудня 2008 року № 18) «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» [15, с. 262 – 272].

Всі ці зміни були спрямовані на підвищення ефективності боротьби з транспортними злочинами. Разом з тим, аналіз чинного кримінального законодавства про відповідальність за транспортні кримінальні правопорушення та практики його застосування свідчить, що кожен із цих напрямків має потребу в подальшому вдосконалюванні, а всі разом вони мають кінцевою метою розробку теоретичної концепції боротьби з цим сектором злочинності. Але в сучасних умовах особли-

ву гостроту набуває потреба комплексного розгляду проблем боротьби з кримінальними транспортними правопорушеннями, критичного аналізу чинної законодавчої системи норм про відповідальність за ці правопорушення, формулювання оптимальної моделі таких норм, вдосконалювання їх конструкції.

Ретроспективний аналіз вітчизняного законодавства про відповідальність за кримінальні транспортні правопорушення, огляд сучасного іноземного кримінального законодавства в цій сфері, розробка їх загального поняття та системи, розгляд проблем кваліфікації транспортних правопорушень – усе це в кінцевому рахунку повинно слугувати вихідним матеріалом для подальшого формування єдиної концепції боротьби з кримінальними транспортними правопорушеннями і такого її невід’ємного компонента, яким є оптимальна модель системи норм про відповідальність за кримінальні правопорушення в сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

Сучасне розуміння поняття «кримінальні транспортні правопорушення» («транспортні злочини») потребує історичного аналізу не тільки умов, за яких відбувалося формування кримінального законодавства у сфері боротьби з цими суспільно небезпечними діями, але й особливостей розвитку самого закону про кримінальну відповідальність.

Історію розвитку кримінального законодавства України з певною мірою умовності можна поділити на три періоди: 1) кримінальне законодавство дорадянського періоду (до жовтня 1917 року); 2) радянське соціалістичне кримінальне право; 3) пострадянське кримінальне право. Така періодизація в цілому враховує найважливіші етапи розвитку Української держави. Адже історія права України, в тому числі кримінального, пов’язана з історією розвитку російського законодавства у певний історичний період.

Сучасний транспорт як такий (за винятком, мабуть, грузового) з’явився порівняно недавно, наприкінці XIX століття. Порядок руху по дорогах у XVII – XVIII століттях був регламентований правилами і розпорядженнями і стосувався грузового та деякою мірою водного транспорту.

Так, у главі IX «О мытах и о перевозах, и о мостах» Соборного уложення 1649 року регламентувався порядок утримання проїзних шляхів-доріг, мостів, перевозів. У ст. 12 цієї глави встановлювалася

цивільно-правова відповідальність за порушення цього порядку. До порушень відносилися недотримання вимог до справного утримання технічних споруд на дорогах, а також інші діяння, що перешкоджали, утрудняли або унеможлилювали проходження по шляхам сполучення («простой, задержание и мешканье» і т.п.) [16, с. 101].

Стаття 17 глави XXII того ж Соборного уложення 1649 року кримінально караними визнавала дії особи, що «с похвалы или з пьянства, или умыслом наскочет на лошади на чью жену, и лошадью ея стопчет и повалит, и тем ее обесчестит, или ея тем боем изувечит...» [16, с. 259–260]

Разом з тим як казус, тобто невиновне заподіяння шкоди, кваліфікувалися дії їздця, що «бес хитрости» (по випадковому збігу обставин) не зміг утримати коня, що заподіяв смерть потерпілий, «потому, что лошадь от чего испужався, и узду изорвав разнесет, и удержати ея будет неможно» [16, с. 256].

Устав благочинія або поліцейський від 8 квітня 1782 року передбачав смертну кару для осіб, які керуючи гужовою повозкою, своїми діями заподіяли смерть або іншу тяжку шкоду здоров'ю іншої людини [17, с. 97].

У розділі IV «Про покарання за проступки проти законів та особистої безпеки» Сільського судового статуту для державних селян 1839 року встановлювалася відповідальність за швидку їзду по вулицях, базарах, ярмарках та інших місцях значного скупчення людей [16, с. 73].

З появою нових видів транспортних засобів та розвитком транспортної інфраструктури встановлювалися і нові види кримінально-правових заборон. Так, в Уложенні про покарання уголовні та виправні 1845 року містилася значна група норм про відповідальність за порушення різних правил поведінки з транспортними засобами. Усі вони підрозділялися на три категорії: норми про сухопутне сполучення (відповідальність за неналежне утримання доріг, переправ, мостів; за пошкодження, захаращення залізничних колій; за порушення правил керування локомотивами та їх експлуатації; за несвоєчасне повідомлення про пошкодження або захаращення залізничних колій); про річковий транспорт (відповідальність за пошкодження шлюзів, гребель, водоспусків і інших гідротехнічних споруд або суден; несправне утримання річкового водного шляху та устаткування; неналежний

нагляд за роботою експлуатаційних служб); про морський транспорт (відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації суден) [18, с. 25 – 34].

Крім того, в Уложенні про покарання уголовні та виправні 1845 року був ще цілий ряд спеціальних статей про відповідальність за ненадання допомоги кораблям або судам при аварії корабля або нападі на них (ст.ст. 1256, 1267, 1268, 1269); за залишення корабельником судна (ст. 1225) або керуючим паровим двигуном транспорту на залізниці (ст. 1083) у момент загрози судну або транспортної небезпеки.

В Уголовному уложенні 1903 року норми про відповідальність за транспортні злочини увійшли як складова частина в розділ про злочини, пов'язані з неналежним проведенням будівельних робіт і користуванням засобами зв'язку. Число таких норм зросло, а відповідальність за транспортні злочини помітно диференціювалася. Так, на залізничному транспорті для розмежування складів злочинів була використана специфіка суб'єкта. Усі злочини підрозділялися на вчинені: а) особами, що перебувають на службі (невиконання встановлених законом або обов'язковою постановою правил про перевезення пасажирів або вантажів і про поліцейський залізничний нагляд); б) начальницьким складом експлуатаційних служб (прийняття на службу особи, не здатної виконувати обов'язку по експлуатації залізниці); в) пасажирями (порушення правил для публіки на залізних шляхах); г) іншими особами (переїзд, перехід або перетаскування будь-чого через залізницю в той час, коли це не дозволено, захащення залізничної колії, порушення правил про спорудження і роботи поблизу залізниці) [19, с. 126 – 131].

Дещо інший підхід був обраний при регламентації відповідальності за посягання на безпечне функціонування річкового і морського транспорту. Факторами криміналізації тут послужили види порушення відповідних правил. Кримінальна відповідальність передбачалася за невиконання встановлених законом або обов'язковою постановою правил: а) про будівництво, спорядження і утримання суден; б) про рух суден по водних шляхах; в) про пошкодження водних шляхів сполучення, гідротехнічних споруд і суден; г) про завантаження і вивантаження суден; д) про утримання пристаней і користування ними; е) про користування кранами у портах, складовими магазинами та іншими спорудами; ж) про розведення вогню на береговій території маяка.

У той же час Уголовне уложення 1903 року містило низку спеціальних постанов, що відносилися: 1) до капітана або керуючого судном, керуючого залізничним потягом або паровозом, які не прийняли під час небезпеки належних заходів для порятунку людей, судна, потяга чи паровоза, або винним у залишенні останніх у небезпечному стані (ст. 495); 2) до капітана або керуючого судном, які не виконали встановлених законом або обов'язковою постановою правил про надання допомоги судну, що терпить трощу.

Наведені кримінально-правові норми встановлювали відповідальність за порушення правил, чинних на залізничному, водному та гужовому транспорті. Кримінально-правова охорона безпеки функціонування цих видів транспорту була обґрунтованою, оскільки розвиток інших видів транспорту почався вже після ухвалення Уголовного уложення 1903 року. Так, у 1905 році до Російської імперії було ввезено 103 автомобілі, через рік – 595, а у 1908 році – вже 1365 [20, с. 11]. Інтенсивний розвиток авіації почався лише після закінчення Першої світової війни.

В новітній історії становлення українського кримінального законодавства пов'язане з радянським періодом. Відразу після маніфесту Тимчасового робітничо-селянського уряду від 5 червня 1919 року про відновлення Радянської влади на Україні [21], розпочалася робота по створенню нового кримінального законодавства. Декретом РНК УСРР від 14 лютого 1919 року «Про суд» [22] було затверджено тимчасове Положення про народні суди та революційні трибунали Української Соціалістичної Радянської республіки, за яким суди і революційні трибунали при визначенні покарання повинні були керуватися декретами Робітничо-селянського уряду України, інтересами соціалістичної революції та соціалістичною правосвідомістю.

Нормативні акти цього періоду передбачали відповідальність за спеціальні види транспортних правопорушень. Так, декретом РНК УСРР від 2 квітня 1919 року «Про посилення охорони шляхів сполучення» була встановлена відповідальність за умисне руйнування шляхів сполучення та технічних споруд [23, с. 151 – 152]. Постановою РНК УСРР і Революційної Військової Ради Південно-західного фронту від 9 червня 1920 року «Про псування залізничних шляхів, телеграфних і телефонних проводів» було запропоновано брати заручників із числа «куркульського елементу» за псування залізничної колії, крадіжку проводів телеграфа і телефона [23, с. 175 – 176].

Постанова РНК УСРР і Револьюційної Військової Ради Південного фронту від 9 листопада 1920 року «Про заходи щодо охорони залізничного шляху та споруд» [24] покладала відповідальність за збереження залізничного полотна, штучних споруд, телеграфних та телефонних ліній на місцеве населення. За «злоумисне» псування цих об'єктів до відповідальності притягалися заручники «виключно з куркульського елемента».

Постановою РНК УСРР від 28 квітня 1921 року на території України вводився в дію Декрет Ради Труда і Оборони РСФР від 15 квітня 1921 року «Про боротьбу з порушеннями революційного порядку на залізничних та водних шляхах» [25].

Характерною рисою наведених нормативних актів, виданих у докодифікаційний період, було широке трактування законодавцем поняття «транспортні злочини». До них він відносив не тільки суспільно небезпечні діяння, які безпосередньо посягали на безпеку функціонування транспортних засобів, але й інші недогляди по службі. Серед такого роду недоглядів на водному транспорті фігурували недбале або недбайливе ставлення до своїх службових обов'язків, що призвело до втрати або псування перевезених вантажів; проїзд по водних шляхах з порушенням встановлених правил; непокоря законним розпорядженням капітана судна та ін.

5 вересня 1922 року ВУЦВК затвердив перший Кримінальний кодекс УСРР [26] (далі – КК 1922 року). Але кодифікація кримінального законодавства не привела до створення системи спеціальних норм про транспортні злочини. Відповідальність за посягання в сфері транспорту передбачалася в загальних нормах: руйнування транспортних споруд кваліфікувалися або як диверсія (ст. 65), або як умисне знищення або ушкодження державного майна (ст.ст. 196, 197); порушення трудової дисципліни на транспорті – як один з посадових злочинів (ст. ст. 105, 106, 107). Кваліфікованим видом зловживання владою, перевищення або бездіяльності влади визнавалося вчинення цих злочинів, якщо в результаті наступив «розлад транспорту» (ст. 110). До числа спеціальних можна було віднести дві норми: одна з них встановлювала відповідальність за дезертирство з транспорту (ст. 126), друга – за «невиконання або порушення правил, установлених законом або обов'язковою постановою щодо охорони порядку та безпеки по залізницях та водних шляхах зв'язку» (ст. 218). Постановою ВУЦВК від 10

жовтня 1923 року «Про зміни та доповнення Кримінального кодексу УСРР» її дія була поширена на повітряний і сухоземний транспорт [27]. Відповідальність за цією статтею наставала тільки за порушення, яке не потягло за собою шкідливих наслідків. Злочини ж, пов'язані з заподіянням шкідливих наслідків, підлягали кваліфікації по інших статтях КК 1922 року.

Третя спеціальна норма була передбачена ст. 197-1, яка була введена в КК 1922 року постановою ВУЦВК «Про надання чинності Кримінальному кодексу УСРР». Частина 1 цієї статті передбачала відповідальність за «навмисне пошкодження майна залізничного, водного та повітряного транспорту або майна телеграфного та телефонного, що порушує або може порушити правильне функціонування зазначених видів транспорту, або телеграфного чи телефонного зв'язку», а частина 2 – «необережне пошкодження зазначеного майна, що з'явилося унаслідок недодержання установлених правил» [26].

1 липня 1927 року набрав чинності другий Кримінальний кодекс УСРР [28] (далі – КК 1927 року). КК 1927 року також не містив окремої системи спеціальних норм про транспортні злочини, але вже передбачав склади транспортних злочинів. До них можна віднести ст. 93, яка передбачала відповідальність за ненадання допомоги капітаном судна в разі зіткнення з іншим судном його екіпажу та пасажиром і ст. 94 – неповідомлення капітаном судна другому судну при зіткненні з ним в морі, назви і порту приписки свого судна, а також місця свого відправлення та призначення, незважаючи на наявність можливості подати ці відомості. В результаті виникло явне протиріччя між інтенсивним розвитком різних видів транспорту, ростом його народногосподарського значення в житті країни, необхідністю зміцнення дисципліни на ньому та обсягом криміналізації посягань на безпеку його функціонування.

Це протиріччя частково було усунено на рівні загальносоюзного законодавства. Так, у 1929 році було прийняте загальносоюзне Положення про злочини державні (контрреволюційні та особливо для Союзу РСР небезпечні злочини проти порядку управління) [29]. І хоча воно на момент набуття чинності не містило норм про транспортні злочини, цю прогалину було усунено постановою ЦВК і РНК СРСР від 13 березня 1929 року «Про заходи щодо посилення боротьби з транспортними злочинами» [30]. Відповідно до цієї постанови та на

підставі постанови ВУЦВК та Ради РНК УСРР від 19 червня 1929 року, КК 1927 року було доповнено ст. 56-30 («зруйнування або ушкодження залізничних і інших шляхів, споруд на них, застережних знаків, рухомого складу та суден, щоб спричинити розбиття потягу або аварію судна»), ст. 94-1 («зламання поза портовими водами встановлених законом або розпорядженням належних органів правил для попередження сутичок суден на морі, про заходи охорони морських підводних телеграфних кабелів та інших правил, що регулюють морське судноплавство, коли ламання для винця його не є урядовий (службовий) злочин»), ст. 96-1 («зламання правил, установлених обов'язковими постановами Народного комісаріату шляхів та його органів для охорони порядку й безпеки руху, охорони майна транспорту, для попередження та запобігання незаконного використання транспорту, а так само проведення запровадження санітарних і протипожежних заходів, коли ламання спричинило тяжкі наслідки»). Крім того, ст. 93 КК 1927 року була викладена у новій редакції [31].

Постановою ВУЦВК і РНК УСРР «Про доповнення Кримінального кодексу УСРР арт. 54-7а» від 15 грудня 1930 року [32] КК 1927 року було доповнено ст. 54-7а, яка встановлювала відповідальність за підлив транспорту як наслідок порушення працівників транспорту його нормальної роботи, що спричинило аварії, пошкодження або знищення рухомого складу, колії, шляхових споруд чи нещасні випадки з людьми; невжиття потрібних заходів до вчасного відправлення поїздів та суден; неповернення їх на місця навантаження; затримку розвантаження товарних поїздів тощо.

23 січня 1931 року ЦВК і РНК СРСР прийняли постанову «Про відповідальність за злочини, що дезорганізують роботу транспорту» [33]. Відповідно, до КК 1927 року постановою ВУЦВК і РНК УСРР від 25 лютого 1931 року [34] «Про скасування арт. 54-7а Кримінального кодексу УСРР та про доповнення цього кодексу 56-30а, 75-4 та 75-5» були внесені зміни, а саме – ст. 54-7а було скасовано, а замість неї КК було доповнено ст. 56-30а, в якій встановлювалася відповідальність за порушення робітниками транспорту трудової дисципліни («зламання правил руху, недоброякісний ремонт рухомого складу та колії тощо»), коли це порушення спричинило або могло спричинити пошкодження або знищення рухомого складу, колії та шляхових споруд, чи нещасні випадки з людьми, невчасне відправлення поїздів та суден, скупчення

на місцях розвантажування порожняка, простій вагонів та суден та за інші вчинки, що спричиняють зрив (невиконання) накреслених від уряду планів перевозів або загрозу правильності та безпеці руху (ч.1). Ця стаття містила і кваліфікований склад – ті ж дії, що носять явно злісний характер (ч. 2). Карався цей злочин за ч. 1 ст. 54-30а позбавленням волі на термін до 10 років, за ч. 2 – вищою мірою соціального захисту – розстрілом з конфіскацією майна.

Цій нормі призначено було стати найбільше часто застосовуваної в судовій практиці в справах про транспортні злочини, чому чимало сприяла її «гумова» законодавча конструкція. Бланкетний характер диспозиції, яка описує лише примірний перелік правил, що порушуються та їх наслідків, дозволяв притягати до відповідальності за широке коло найрізноманітніших діянь на транспорті: складом цього злочину стали охоплюватися всі порушення правил безпеки руху та експлуатації залізничного, морського і річкового транспорту. У цьому полягав істотний недолік норми, оскільки опис її об'єктивної сторони у виді неконкретизованої вказівки на «порушення трудової дисципліни» надмірно розширювало рамки суддівського розсуду. Не випадково надалі законодавець пішов шляхом звуження кола правил, порушення яких тягло кримінальну відповідальність, обмежившись в основному лише тими з них, котрі регламентували безпеку руху та експлуатації транспорту.

Розвиток повітряного транспорту супроводжувався нагальною потребою у кримінально-правовій охороні безпеки повітроплавства. Для усунення цієї прогалини у законодавстві, Пленум Верховного Суду СРСР постановою від 25 липня 1932 року запропонував застосовувати ст. 59-3в КК РСФРР 1926 року (ст. 54-30а КК 1927 року) до працівників цивільної авіації, винних у порушенні трудової дисципліни, що потягли тяжкі наслідки [35, с. 43 – 44].

У зв'язку з утворенням Народного комісаріату водного транспорту і Всесоюзної центральної управи шосових і ґрунтових шляхів та автомобільного транспорту при Раді Народних Комісарів Союзу РСР, ВУЦВК і РНК УСРР прийняла постанову від 4 травня 1932 року «Про зміну арт. 96-1 Кримінального кодексу УСРР», відповідно до якої ст. 96-1 була викладена в новій редакції [36].

15 вересня 1932 році НКЮ УСРР видав постанову «Про відповідальність працівників цивільної авіації», якою запропонував квалі-

фікувати порушення трудової дисципліни працівниками цивільної повітряної авіації та цивільного повітроплавства за ст. 56-30а [37].

Пізніше, у зв'язку з прийняттям у 1935 році Повітряного кодексу СРСР та з метою посилення боротьби з посяганнями на безпечну роботу повітряного транспорту [38], КК 1927 року був доповнений трьома новими нормами, що передбачали відповідальність за порушення працівниками цивільної авіації службових обов'язків, якщо це порушення призвело або могло призвести до пошкодження або знищення повітряного судна чи земного устаткування для польотів або до нещасного випадку з людьми (ст. 56-31 КК), за порушення правил про міжнародні польоти, при відсутності ознак зради Батьківщині або інших контрреволюційних злочинів (ст. 56-32 КК) та порушення правил, установлених Повітряним кодексом Союзу РСР і правил, що їх видає Головне управління цивільного повітряного флоту, про охорону порядку і безпеки повітряних пересувань та про охорону майна цивільного повітряного флоту, а також санітарних і протипожежних правил цивільного повітряного флоту, якщо порушення призвело або могло призвести до тяжких наслідків і не є для порушника службовим злочином [39]. Необхідність криміналізації цих діянь диктувалася швидким ростом цивільної авіації, розширенням мережі повітряних сполучень, високим ступенем суспільної небезпеки повітряно-транспортних злочинів.

Однак у центрі уваги законодавця, як і раніше, залишався залізничний транспорт. Відображенням тенденції на посилення охорони безпеки його руху з'явилося встановлення Указом Президії Верховної Ради СРСР від 10 грудня 1940 року кримінальної відповідальності за вчинення дій, що можуть викликати катастрофу поїзда: розгвинчування рейок, підкладання на рейки різних предметів і т.п. Відповідальність за цей злочин наставала з 12-річного віку і могла полягати в застосуванні до винних «всех мер уголовного наказания» [40].

Указом Президії Верховної Ради СРСР від 9 квітня 1941 року була встановлена кримінальна відповідальність за самовільну без потреби зупинку поїзда стоп-краном. Винні каралися позбавленням волі на термін від одного року до 3 років, якщо їх дії за своїм характером не тягли призначення більш тяжкого покарання [41]. Всі ці зміни кримінального законодавства були пов'язані з проявом загальної тенденції

до розширення сфери репресії і її жорсткості як основних напрямків розвитку кримінальної політики тих часів.

Звертає на себе увага той факт, що в кримінальному законодавстві цього періоду не було ні однієї спеціальної норми, безпосередньо спрямованої на охорону безпечного функціонування автотранспортних засобів. Разом з тим, з розвитком автомобільної промисловості, ростом автопарку, інтенсифікацією руху по дорогах країни забезпечення безпеки дорожнього руху ставало все більш серйозною проблемою. У судовій практиці такі діяння кваліфікувалися або по статтях про злочини проти життя та здоров'я, як порушення обов'язкових постанов про охорону порядку на транспорті або як злочинно-недбале виконання водієм своїх службових обов'язків (ст. 99 КК).

Пленум Верховного Суду СРСР в постанові від 26 травня 1932 року роз'яснив, що працівники автотранспорту за автоаварії з людськими жертвами за загальним правилом повинні притягатися до відповідальності за ст. 111 КК РСФРР 1926 року (ст. 99 КК 1927 року); у виняткових випадках, коли порушення правил руху автотранспорту потягло масові людські жертви, загибель цінного державного майна та інші винятково серйозні наслідки, дії водія за аналогією можуть кваліфікуватися по ст. 59-3в РСФРР 1926 року (ст. 54-30а КК 1927 року) [42, с. 98 – 99].

Пленуму Верховного Суду СРСР постановою від 29 грудня 1936 року злочинні порушення трудової дисципліни працівників автотранспорту і міських залізниць дорівнював до таких же діянь на залізничному і водному транспорті, вказавши на необхідність кваліфікації цих порушень за ст. 59-3в КК РСФРР 1926 року вже без обов'язкового посилення на аналогію [42, с. 120 – 121]. Нарешті, постановою Пленуму Верховного Суду СРСР від 15 вересня 1950 року «Про кваліфікацію злочинів, пов'язаних з порушенням правил руху на автотранспорті» всі автотранспортні злочини підрозділялися на вчинені працівниками транспорту та іншими особами, з вимогою кваліфікувати перші за ст. 59-3в КК, а другі – по статтях про злочини проти особистості [43, с. 178 – 179]. Таким чином, прогалина кримінального закону була усунена застосуванням норми за аналогією, що привело до відсутності єдності в кваліфікації злочинних порушень правил безпеки руху автотранспорту, змішанню їх з іншими діями, особливо в процесі кваліфікації дій водіїв, які не були працівниками автотранспорту.

Труднощі виникли і при вирішенні таких питань, як кваліфікація дій водіїв-стажистів, водіїв, що є працівниками автотранспорту, але не мають права на керування транспортними засобами, водіїв, відсторонених від роботи адміністрацією, посадових осіб, що порушують правила експлуатації автотранспорту.

Отже, особливе значення транспорту як однієї з найважливіших галузей народного господарства обумовило постійне вдосконалювання кримінального законодавства, спрямованого на посилення боротьби з посяганнями на безпечне функціонування. У той же час не можна не відзначити і такі його недоліки, як відсутність чіткої системи транспортних злочинів та недосконалість законодавчої конструкції окремих норм.

Становлення системи транспортних злочинів відбувалося на протязі кількох десятиліть, при цьому, по-перше, чітко простежується тенденція до їх кількісного зростання; по-друге, спостерігається суперечливе прагнення законодавця, з одного боку, до постійної диференціації відповідальності в цій сфері, з іншого – до її інтеграції, тобто створенню і збереженню в законодавстві норм, що передбачають відповідальність за посягання на безпечне функціонування відразу кількох видів транспорту; по-третє, дається надмірно широке трактування поняття транспортних злочинів за рахунок включення в їх число злочинних порушень правил, що не відносяться до сфери регулювання безпеки руху та експлуатації транспорту; по-четверте, відповідальність за транспортні злочини будується з урахуванням юридичного, а не фактичного статусу особи, що керує транспортним засобом; по-п'яте, посилюється без достатніх на те підстав караність транспортних злочинів аж до зниження віку кримінальної відповідальності за окремі з них до 12 років, включення в санкції відповідних норм покарання головним чином у виді позбавлення волі, а в санкцію ст. 54-30а – страти.

28 грудня 1960 року Верховна Рада УРСР приймає третій і останній в історії України радянського періоду Кримінальний кодекс, який набрав чинності з 1 квітня 1961 року. У КК 1960 року транспортні злочини були зосереджені у двох главах Особливої частини – в розділі 2 «Інші державні злочини» глави 1 «Державні злочини» (ст.ст. 77, 78) та в главі X «Злочини проти громадської безпеки, громадського порядку та народного здоров'я» (ст.ст. 215 – 217).

Аналіз тенденцій розвитку кримінально-правової політики на момент прийняття КК 1960 року дозволяє вказати на такі її особливості в сфері боротьби з транспортними злочинами.

По-перше, із введенням у дію КК 1960 року деякі транспортні злочини, відомі попередньому законодавству, піддалися повній або частковій декриміналізації (порушення працівниками транспорту трудової дисципліни, порушення працівниками авіації службових обов'язків, порушення правил користування радіоустановками на судах). Крім того, у зв'язку з прийняттям КК 1960 року був визнаний нечинним Указ Президії Верховної Ради СРСР від 9 квітня 1941 року, яким регламентувалася кримінальна відповідальність за самовільну без потреби зупинку поїзда стоп-краном.

По-друге, низка раніше відомих кримінальному законодавству складів транспортних злочинів піддалися редакційним змінам і були або укрупнені, об'єднані в один склад або модифіковані. Норма про відповідальність за ненадання допомоги капітаном судна людям, що гинуть на морі або на іншому водному шляху була сприйнята новим КК без істотних редакційних змін.

По-третє, з прийняттям КК 1960 року криміналізації піддалися: порушення правил безпеки руху та експлуатації автотранспорту або міського електротранспорту робітником транспорту (ст. 215), порушення правил безпеки руху та експлуатації автотранспорту особою, що не є працівником транспорту (ст. 216), порушення чинних на транспорті правил (ст. 217).

В подальшому коло транспортних злочинів змінювалося, вносилися також редакційні зміни в диспозиції відповідних чинних статей. Так, на підставі Указу Президії Верховної Ради СРСР від 21 жовтня 1963 року «Про посилення кримінальної відповідальності за самовільну без потреби зупинку поїзда» [44] Указом Президії Верховної Ради УРСР від 18 листопада 1963 року «Про внесення доповнень до Кримінального та Кримінально-процесуального кодексів Української РСР» [45] КК 1960 року був доповнений ст. 217-1, яка передбачала відповідальність за самовільну без потреби зупинку поїзда. Указом Президії Верховної Ради УРСР від 2 жовтня 1968 року «Про внесення доповнень до Кримінального кодексу Української РСР» [46] КК 1960 року був доповнений ст. 215-1 (керування транспортними засобами в стані сп'яніння), ст. 215-2 (випуск в експлуатацію технічно несправних

транспортних засобів), ст. 215-3 (угон автотранспортних засобів). Крім того, з КК 1960 року була виключена ст. 216, а ст. 215 в новій редакції охоплювала порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, незалежно від їх належності до працівників транспорту.

У 1973 році на виконання Указу Президії Верховної Ради Української РСР від 22 червня 1972 року «Про посилення боротьби проти пияцтва і алкоголізму» [47] була посилена відповідальність за керування транспортними засобами в стані сп'яніння та внесені відповідні зміни у ст. 215-1 КК 1960 року [48]. У цьому ж році КК 1960 року був доповнений ст. 217-2, яка передбачала відповідальність за угон повітряного судна [49].

Наступні зміни вітчизняного кримінального законодавства про транспортні злочини пов'язані з посиленням в середині 80-х років XX століття боротьби проти пияцтва і алкоголізму. Так, на підставі Указу Президії Верховної Ради УРСР від 20 травня 1985 року «Про заходи по посиленню боротьби проти пияцтва і алкоголізму, викорененню самогонваріння» [50] Указом Президії Верховної Ради УРСР від 1 серпня 1985 року «Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів Української РСР» [51] КК 1960 року був доповнений ст. 215-4 (допуск до керування транспортними засобами водіїв, які перебувають у стані сп'яніння). Цим же Указом була посилена відповідальність за керування транспортними засобами в стані сп'яніння (ст. 215-1 КК України).

Наступний етап розвитку законодавства про кримінальну відповідальність про транспортні злочини розпочався у 90-х роках XX століття. Так, Законом України від 17 червня 1992 року «Про внесення змін і доповнень до Кримінального, Кримінально-процесуального кодексів Української РСР, Кодексу Української РСР про адміністративні правопорушення та Митного кодексу України» [52] КК 1960 року був доповнений ст. 77-1 (порушення порядку використання повітряного простору). Законом України «Про внесення доповнень і змін до Кримінального і Кримінально-процесуального кодексів України» від 26 січня 1993 року [53] КК 1960 року був доповнений ст. 217-3 (блокування транспортних комунікацій) та ст. 217-4 (примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків), а ст. 217-2 була викладена у новій редакції і вже охоплювала угон не тільки пові-

тряного, але й залізничного рухомого складу, морського чи річкового судна.

23 грудня 1993 року Верховна Рада України прийняла Закон «Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів України щодо відповідальності за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху» [54], відповідно до якого КК 1960 року був доповнений ст. 215-5 (порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху). У 1994 році законодавець криміналізував суспільно небезпечні діяння, пов'язані з пошкодженням об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів (ст. 78-1) [55].

Слід підкреслити і те, що законодавець, не обмежуючись введенням у кримінальне законодавство нових складів злочинів, включав у вже існуючі склади нові кваліфікуючі ознаки. Так, у 1968 році ст. 215 КК 1960 року доповнилася ч. 3, що містила таку кваліфікуючу ознаку як настання наслідків у виді «загибелі кількох осіб». У 1982 році кваліфікованими видами угону транспортних засобів стали визнаватися угон, вчинений за попередньою змовою групою осіб, а так само поєднаний з насильством, що не є небезпечним для життя і здоров'я потерпілого, або погрозою застосування такого насильства (ч. 2 ст. 215-3), а також угон, поєднаний з насильством, небезпечним для життя і здоров'я потерпілого, або з погрозою застосування такого насильства (ч. 3 ст. 215-3).

В цілому, зміст та конструкція норм про транспортні злочини як на момент прийняття КК 1960 року, так і в подальшому, відповідали досягнутому в той час рівню розвитку суспільства. Щоправда, законодавець тоді не пішов шляхом виділення в кримінальному законодавстві самостійної глави Особливої частини «Транспортні злочини» і склади транспортних злочинів були «розсіяні» по різних главах КК 1960 року, що було одним із серйозних недоліків чинного у той час кримінального законодавства.

Подальші історичні події лише підтвердили доцільність системного групування норм про відповідальність за транспортні злочини, тому що з появою нових видів, ростом числа транспортних засобів, збільшенням масштабів негативних наслідків транспортної діяльності виникла нагальна потреба в криміналізації низки діянь, що посягають на безпечне функціонування транспорту, в результаті чого група

транспортних злочинів стала зростати. Об'єднати ж їх в одну главу без істотного зламання сформованої системи Особливої частини КК було практично неможливо. З цілком зрозумілих причин законодавець не може довільно змінювати вже сформовану систему права. Це вдалося зробити лише в процесі розробки і прийняття нового кримінального законодавства незалежної України.

Наступний етап розвитку українського кримінального законодавства пов'язаний з прийняттям 5 квітня 2001 року нового Кримінального кодексу України. В ньому законодавець реалізував ідею угруповання всіх транспортних злочинів у самостійний розділ Особливої частини кримінального закону – Розділ XI під назвою «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту».

До транспортних злочинів було віднесено порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276); пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277); угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного морського чи річкового судна (ст. 278); блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства (ст. 279); примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (ст. 280); порушення правил повітряних польотів (ст. 281); порушення правил використання повітряного простору (ст. 282); самовільне без нагальної потреби зупинення поїзду (ст. 283); ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха (ст. 284); неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден (ст. 285); порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286); випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287); порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху (ст. 288); незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289); знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290); порушення чинних на транспорті правил (ст. 291); та пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів (ст. 292).

Разом з тим, процес вдосконалення норм кримінального законодавства про відповідальність за транспортні злочини продовжувався і в подальшому. Так, Законом України від 22 вересня 2005 року «Про

внесення зміни до ст. 289 Кримінального кодексу України» [56] ст. 289 (незаконне заволодіння транспортним засобом) була викладена в новій редакції. Законом України від 15 квітня 2008 року «Про внесення змін до Кримінального та Кримінально-процесуального кодексів України щодо гуманізації кримінальної відповідальності» [57] з ч. 3 ст. 281 були включені «інші тяжкі наслідки» порушення правил повітряних польотів, а також пом'якшені санкції ст.ст. 277, 286 та 289 КК щодо застосування штрафу.

Законом України від 24 вересня 2008 року «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» [58] в ч. 1 ст. 287 КК України слова «яка перебуває в стані алкогольного сп'яніння» були замінені словами «яка перебуває в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції»; у ст. 288 КК слова «шляхів та шляхових споруд» були замінені словами «автомобільних доріг» та «дорожніх споруд»; диспозиція ст. 291 КК України після слів «що забезпечують рух» була доповнена словами «а також правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів». Крім того, цим законом збільшувався розмір штрафу у санкціях ч. 1 ст.ст. 286, 287, 288 та 290 КК України.

Законом України від 2 грудня 2010 року «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за втручання в діяльність транспорту» [59] були збільшені розміри штрафу за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ч. 1 ст. 277 КК України) та блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства (ч. 1 ст. 279 КК України).

У 19 травня 2011 року, у зв'язку з прийняттям Повітряного кодексу України [3], чинний КК України був доповнений ст. 276-1, яка передбачала відповідальність за здійснення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин.

Законом України від 24 травня 2012 року «Про внесення зміни до ст. 292 Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за втручання в роботу об'єктів трубопровідного транспорту»

[60] назва ст. 292 КК України та її частина перша були викладені в новій редакції.

Законом України від 16 січня 2014 року «Про внесення змін до Закону України «Про судоустрій і статус суддів» та процесуальних законів щодо додаткових заходів захисту безпеки громадян» [61] була посилена санкція за блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства. Цей закон, відомий під назвою «закон Олійника-Колесніченка» (або закон про диктатуру), викликав обурення в суспільстві. У зв'язку з цим 28 січня 2014 року Верховна Рада України прийняла Закон «Про визнання такими, що втратили чинність, деяких законів України», яким чинність Закону від 16 січня 2014 року було скасовано [62].

Законом України від 23 лютого 2014 року «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо припинення норм законів, схвалених 16 січня 2014 року» [63] санкція ч. 1 ст. 279 КК України була сформульована в новій редакції.

Законом України від 8 квітня 2014 року «Про внесення змін до Кримінального кодексу України» [64] було посилено відповідальність за блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства в частині збільшення терміну позбавлення волі за цей злочин за наявності кваліфікуючих та особливо кваліфікуючих обставин (ч.ч. 2 і 3 ст. 279 КК України).

Законом України від 22 листопада 2018 року «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень» [65] у назві Розділу XI Особливої частини КК України слово «злочини» було замінено словами «кримінальні правопорушення», а сам Розділ доповнений ст. 286-1, яка встановлювала відповідальність за керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Крім того, у санкціях ст.ст. 281–283, 286, 287, 288, 291 та 293 був збільшений розмір такого покарання як штраф.

Законом України від 20 вересня 2019 року «Про внесення змін до деяких актів України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про стандартизацію» [66] відповідні редакційні зміни були внесені у ст.ст. 288 та 291 КК України.

Законом України від 3 вересня 2020 року «Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України щодо протидії незаконному заволодінню транспортними засобами» [67] ч. 2 ст. 289 КК України була доповнена такою кваліфікуючою ознакою як незаконне заволодіння транспортним засобом «з використанням електронних пристроїв для втручання в роботу технічних засобів охорони». Крім того, в новій редакції ч.ч. 2 і 3 ст. 289 КК України визначення «значної» і «великої» матеріальної шкоди законодавець пов'язав з вартістю транспортного засобу, а також змінилася санкція ч. 1 цієї статті.

Відповідно до Закону України від 16 лютого 2021 року «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» [68], КК України був доповнений ст. 286-1, яка встановлювала відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння. Як роз'яснив Комітет з питань правоохоронної діяльності Верховної Ради України, «відповідно до Роз'яснення Комітету щодо окремих положень Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень № 720-IX від 17 червня 2020 року, затвердженого на засіданні Комітету 15 липня 2020 року, Комітет вважає, що з 3 липня 2020 року стаття 286-1 КК України (Керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції) виключена» [69].

4.2. Особливості кримінального законодавства деяких іноземних держав щодо відповідальності за кримінальні транспортні правопорушення

Існування законодавчої системи держави неможливо поза зв'язком і залежністю її від аналогічних систем інших країн світу. Взаємопроникнення і взаємозбагачення моделей кримінального законодавства різних країн світу на рубежі XX і XXI століть стало можливим бага-

то в чому завдяки порівняльному правознавству, широкому впровадженню в законодавчу діяльність компаративних методів дослідження. Саме порівняльне правознавство вивчає правові системи різних держав (галузі права, або підсистеми, інститути, окремі норми права, практику їхнього застосування), а також різні правові теорії з метою одержання найбільш повного уявлення про специфічні риси та особливості тієї чи іншої правової системи, про ті загальні риси і закономірності розвитку, що ріднять цю систему з іншими і дозволяють об'єднати правові системи різних держав у ті або інші типи, всередині яких можлива взаємодія, уніфікація та універсалізація права.

Спеціальні глави (або розділи), у яких зосереджені норми про транспортні злочини, є в кримінальних кодексах Російської Федерації [70] (далі – КК РФ), Швейцарії [71] (далі – КК Швейцарії), Іспанії [72] (далі – КК Іспанії), Голландії [73] (далі – КК Голландії), Болгарії [74] (далі – КК Болгарії), Польщі [75] (далі – КК Польщі), Японії [76] (далі – КК Японії), Азербайджану [77] (далі – КК Азербайджану), Грузії [78] (далі – КК Грузії), Білорусі [79] (далі – КК Білорусі), Узбекистану [80] (далі – КК Узбекистану), Таджикистану [81] (далі – КК Таджикистану), Казахстану [82] (далі – КК Казахстану), Киргизстану [83] (далі – КК Киргизстану), Латвії [84] (далі – КК Латвії).

У кримінальних кодексах Австрії [85] (далі – КК Австрії), Данії [86] (далі – КК Данії), Німеччини [87] (далі – КК Німеччини), Китаю [88] (далі – КК Китаю), Сан-Марино [89] (далі – КК Сан-Марино), Естонії [90] (далі – КК Естонії) транспортні злочини зосереджені в інших розділах КК, в основному – у главах про злочини проти громадської безпеки. Але у кримінальних кодексах Австралії [91] (далі – КК Австралії), Франції [92] (далі – КК Франції) та Індії [93] (далі – КК Індії) взагалі немає згадування про транспортні злочини – в цих країнах боротьба з транспортними злочинами ведеться за допомогою спеціальних законів.

У більшості іноземних країн домінує тенденція систематизації транспортних злочинів за ознаками родового об'єкту. Причому найчастіше в якості такого виступають відносини в сфері безпечного функціонування (руху та експлуатації) транспорту. Характерно, що навіть у найменуванні глав (або розділів) фігурує термінологія, яка відображає зазначену специфіку родового об'єкта транспортних злочинів. Так, у КК РФ, Білорусі, Узбекистану, Киргизстану, Таджикис-

тану відповідні глави іменуються «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту», у КК Азербайджану – «Злочини проти правил безпеки руху та експлуатації транспортних засобів», у КК Латвії, Польщі та Японії – «Злочинні діяння проти безпеки руху», у КК Іспанії – «Про злочини проти безпеки на транспорті», у КК Казахстану і Грузії – «Транспортні злочини».

У кримінальних кодексах деяких іноземних держав до кола транспортних злочинів віднесені делікти, що посягають не тільки на безпеку функціонування транспорту, але і на інші суспільні відносини. Звідси, і інший підхід законодавця до формулювання назви відповідних розділів. Так, у КК Швейцарії він іменується «Злочини і проступки проти громадського транспорту», у КК Болгарії – «Злочини на транспорті та інших шляхах сполучення», у КК Голландії – «Злочини, пов'язані із судноплавством і авіацією».

Аналіз показує, що суто транспортними практично у всіх іноземних країнах визнаються злочини, що посягають насамперед на безпеку керування різними видами транспортних засобів (повітряних, залізничних, морських, річкових, автотранспортних, інших механічних транспортних засобів). Склади злочинів подібні тим, що сформульовані у ст.ст. 276 і 286 КК України, зустрічаються у кримінальному законодавстві всіх іноземних держав. До транспортних злочинів відносять також такі суспільно небезпечні діяння, як недоброякісний ремонт транспортних засобів і випуск їх в експлуатацію з технічними несправностями; приведення в непридатність транспортних засобів або шляхів сполучення; порушення правил, що забезпечують безпечну роботу транспорту – подібні норми мають у КК більшості іноземних держав.

Криміналізація в законодавстві закордонних держав інших видів транспортних злочинів, відповідальність за які встановлена в розділі XI КК України, не настільки однозначна. Так, залишення місця ДТП, як самостійний склад транспортного злочину, має місце лише в КК Азербайджану, Казахстану і РФ; порушення правил безпеки при будівництві, експлуатації або ремонті магістральних трубопроводів – у КК Таджикистану, Казахстану, Киргизстану, Азербайджану, Грузії; ненадання судну та особам, що зазнали лиха – в КК Азербайджану, Грузії, Казахстану, РФ, Голландії; порушення правил міжнародних польотів – КК Білорусі, Узбекистану, Таджикистану, Казахстану, Киргизстану, Азербайджану та Грузії.

У кримінальному законодавстві різних країн до транспортних злочинів віднесені такі суспільно небезпечні діяння, як угон залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (КК РФ, Латвії, Естонії, Узбекистану, Болгарії, Білорусі, Голландії, Німеччини, КНР), а також незаконне заволодіння транспортним засобом (угон) (КК Узбекистану, РФ, Болгарії, Естонії).

До транспортних злочинів також віднесені ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха і неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден (КК Казахстану, Латвії, Голландії), порушення правил, що стосуються утримання автомобільних шляхів (КК Іспанії, Німеччини, Білорусі, Казахстану, Киргизстану, Узбекистану), допуск до керування транспортним засобом особи, яка перебуває в стані сп'яніння або інше грубе порушення правил транспортних засобів (КК Узбекистану, Казахстану, Киргизстану, Білорусі, Польщі, Латвії).

Перше зі згаданих діянь відноситься до категорії конвенційних транспортних злочинів і підлягає криміналізації як результат зобов'язань, взятих на себе державами, що приєдналися до відповідних міжнародних договорів.

Доцільність криміналізації двох інших діянь обумовлена досить широкою поширеністю їх у реальній дійсності та високим ступенем суспільної безпеки. У КК РФ подібні норми відсутні, що свідчить про прогалини в російському кримінальному законодавстві.

Разом з тим, у кримінальному законодавстві іноземних держав є занадто «спеціалізовані» норми про транспортні злочини. Так, навряд чи доцільним можна визнати встановлення в спеціальній нормі кримінальної відповідальності за самовільну без нагальної потреби зупинення поїзда (КК Таджикистану, Білорусі, Казахстану, Грузії, України). Це зауваження стосується і чинного КК України. Такого роду транспортні делікти в реальній дійсності зустрічаються вкрай рідко, тому для реакції на них цілком достатньо було б загальної норми (порушення чинних на транспорті правил).

Невиправданим, на наш погляд, є виділення в спеціальну норму порушення правил безпеки руху та експлуатації маломірних суден (ст. 316 КК Білорусі). Цей різновид транспортних злочинів досить розповсюджений, але ця обставина (а також те, що предметом злочину виступає маломірне судно) аж ніяк не є перешкодою для застосування

до подібних до випадків загальної норми про відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації залізничного, повітряного або водного транспорту (ст. 314 КК Білорусі). Ту ж погіршність, припускає законодавець України, який встановив у спеціальній нормі відповідальність за порушення правил безпеки польотів повітряних суден особами, які не є працівниками повітряного транспорту (ст. 281 КК України).

Не безспірним виглядає віднесення до кола транспортних злочинів законодавцями багатьох (але не усіх) країн СНД порушення правил безпеки при будівництві, експлуатації або ремонті магістральних трубопроводів (КК Таджикистану, Білорусі, Казахстану, Киргизстану, Азербайджану, Грузії). Що ж стосується порушення правил безпеки будівництві і ремонті магістральних трубопроводів, то такого роду порушення вже з явною очевидністю не вписуються в рамки об'єкта транспортних злочинів. У цьому сенсі коректну позицію зайняв законодавець України, який транспортним злочином визнав лише пошкодження або руйнування об'єктів магістральних нафто-, газо- нафтопродуктопроводів (ст. 292 КК України).

Безпідставним видається віднесення до транспортних злочинів таких деліктів як знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (КК Болгарії, України, Латвії), незаконний провіз на повітряному судні вибухових або легкозаймистих (КК Таджикистану, Болгарії). Названі діяння посягають на суспільні відносини, які не є об'єктом транспортних злочинів. Непрямим підтвердженням правильності такого висновку може служити позиція законодавця Росії, який перше зі згаданих злочинів відніс до посягань на порядок управління (ст. 326 РФ), а друге, як і законодавець України – до посягань на громадську безпеку (ст. 218 КК РФ, ст. 269 КК України).

Окремого згадування заслуговує позиція законодавця деяких іноземних країн щодо криміналізації керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи токсичного сп'яніння (КК Німеччини, Іспанії, Польщі, Болгарії Латвії). Причому звертає на себе увага та обставина, що кримінальна відповідальність настає вже за сам факт керування транспортним засобом особою, що знаходиться в нетверезому стані. Дійсно, пияцтво за кермом – це серйозна проблема, яка найтіснішим чином пов'язана з рівнем аварійності на всіх видах транспорту. Однак спроба вирішити її винятково за допомогою

кримінальної репресії неефективна. В умовах надзвичайно широкої поширеності цього явища забезпечити реалізацію принципу невідворотності кримінальної відповідальності по таких справах практично нереально. Навряд таке положення справ можна виправити за допомогою адміністративної преюдиції (за ст. 262 КК Латвії притягнення до кримінальної відповідальності за керування транспортним засобом у нетверезому стані можливе лише у випадку повторного протягом року вчинення аналогічного правопорушення). Досвід застосування в судовій практиці ст. 215-1 КК 1960 року показав неефективність цього шляху.

Тому безперспективними є спроби бороти з пияцтвом за кермом за допомогою встановлення кримінально-правової заборони одного лише факту керування транспортним засобом особами в нетверезому стані (безвідносно до наслідків, що наступили,). З метою економії засобів кримінальної репресії боротьбу з зазначеними негативними явищами доцільніше вести за допомогою заходів адміністративно-правового характеру. Кримінальну ж відповідальність є сенс встановлювати лише за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння, за умови настання тяжких наслідків, як це зробив український законодавець у ст. 286-1 КК України тобто формулювати відповідні склади злочинів як матеріальні.

На відміну від законодавства іноземних держав, український законодавець також встановив відповідальність за порушення правил використання повітряного простору – порушення правил пуску ракет, проведення всіх видів стрільби, вибухових робіт (ст. 282 України).

Суттєві відмінності у кримінальному законодавстві іноземних країн спостерігаються і в такому питанні, як конструювання відповідних норм про транспортні злочини. Традиційно, всі транспортні злочини поділяються на дві великі групи в залежності від того, на якому виді (типі) транспорту вони вчинюються. Звідси всі транспортні злочини підрозділяються на діяння, що порушують відповідні правила на повітряному, водному і залізничному транспорті і діяння, що посягають на безпеку функціонування автомобілів та інших механічних транспортних засобів.

Подібний спосіб криміналізації транспортних злочинів, хоча і є на сьогоднішній день домінуючим, не може бути визнаний загальним і

єдино можливим. Так, у КК Польщі, Болгарії, Швейцарії зафіксовані універсальні норми про відповідальність за посягання на всі види транспортних засобів.

У базовій для всієї глави про транспортні злочини ст. 342 КК Болгарії встановлена відповідальність осіб, «хто, керуючи залізничним рухомим складом, повітряноплавними засобами, механічними перевізними засобами, судном, бойовою чи спеціальною машиною, порушить правила руху і допустить заподіяння шкідливих наслідків».

Ще більш лаконічно предмет транспортних злочинів окреслений у ст.ст. 173, 174, 177 КК Польщі, у яких чітко говориться про «сухопутний, водний і повітряний транспорт». У КК Швейцарії універсальність відповідної норми (ст. 237) досягається за рахунок використання терміна «громадський транспорт», яким охоплюються вуличні, повітряні і водні його види. Правда, порушення руху залізничного транспорту виділено в окрему норму (ст. 238 КК Швейцарії). Характерно, що у новітніх КК країн СНД і Балтії існує тенденція до універсалізації норм про відповідальність за деякі види транспортних злочинів без погляду на специфічні особливості транспортних засобів. Так, у КК Азербайджану, Узбекистану, Казахстану, Киргизстану, Білорусі та Таджикистану недоброякісний ремонт транспортних засобів і випуск їх в експлуатацію з технічними несправностями, приведення в непридатність транспортних засобів або шляхів сполучення, порушення чинних на транспорті правил трактуються вже як транспортні злочини поза залежністю від того, на яких видах транспорту вони вчинені. На нашу думку, це поки лише перший крок на шляху до повної відмови від використання видової характеристики транспортних засобів як фактора криміналізації, майбутнє – за універсальними нормами.

У кримінальних кодексах більшості іноземних держав норми про відповідальність за основні види транспортних злочинів сформульовані як матеріальні склади – відповідальність настає лише за наявності визначених наслідків. У якості таких найчастіше фігурують різні види шкоди здоров'ю людини, загибель одного або декількох потерпілих, великі матеріальні збитки.

У той же час, у кримінальних кодексах деяких іноземних держав можна зустріти так звані «делікти створення небезпеки». Так, у ч. 1 ст. 309 КК Білорусі передбачена відповідальність за умисне руйнування, пошкодження або приведення іншими способами в непридат-

ний для експлуатації стан засобів залізничного, водного повітряного, автодорожнього, магістрального трубопровідного транспорту, шляхів сполучення, споруд на них, засобів сигналізації і зв'язку або іншого транспортного устаткування, якщо ці дії свідомо для винного могли спричинити смерть людини, катастрофу, аварію або інші тяжкі наслідки. У кримінальному законодавстві України подібним чином сконструйований не тільки аналогічний склад злочину (ст. 277), але і порушення прав безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276) та блокування транспортних комунікацій (ст. 279).

По цьому ж шляху йде законодавство Швейцарії – у ньому криміналізоване порушення діяльності громадського транспорту (ст. 237 КК) і порушення руху залізничного транспорту (ст. 238 КК), якщо це створило загрозу для суспільства. Аналогічні законодавчі конструкції можна зустріти у КК Польщі (ст. 174), Болгарії (ст.ст. 340, 347а, 344), Іспанії (ст.ст. 381, 382), Японії (ст.ст. 124, 125, 129).

Навпроти, загальним правилом для законодавців практично всіх іноземних держав є формулювання угонів (незаконного заволодіння транспортним засобом) різних видів транспортних засобів як формальних (а іноді і усічених) складів злочинів. За такими ж правилами конструюються норми про відповідальність за ненадання капітаном судна допомоги особам, що зазнали лиха і неповідомлення назви судна (ст.ст. 284, 285 КК України, ст. 267 КК Латвії, ст. 269 КК Азербайджану, ст. 305 КК Казахстану), за порушення правил міжнародних польотів (ст. 218 КК Таджикистану, ст. 315 КК Білорусі, ст. 306 КК Казахстану, ст. 265 КК Узбекистану, ст. 270 КК Азербайджану, ст. 288 КК Киргизстану).

Диспозиції норм про відповідальність за основні види транспортних злочинів у законодавстві більшості країн побудовані таким чином, що припускають лише необережну форму вини стосовно наслідків порушення правил безпеки транспортної діяльності. В цілому ці злочини визнаються необережними. Але і тут є певні виключення.

Наприклад, конструкція § 3 ст. 173 КК Польщі така, що допускає умисне ставлення винного, який викликає катастрофу при пересування сухопутного, водного або повітряного транспорту, до наслідків свого діяння у виді смерті людини або заподіяння тяжкої шкоди здоров'ю багатьох людей.

Ще більш чітко сформульована така норма в ч. 3 ст. 342 КК Болгарії. У цій статті прямо передбачена відповідальність за порушення правил руху особою, яка керуючи залізничним рухомим складом, повітряноплавними засобами, механічними перевізними засобами, судном, бойовою чи спеціальною машиною, порушить правила руху і умисно заподіє смерть, тілесне ушкодження або значну майнову шкоду іншій особі. Щось схоже можна зустріти і у кримінальному законодавстві Японії, з тією лише різницею, що в ст.ст. 124, 126 КК Японії відповідальність винної особи в залежності від її психічного ставлення до наслідків вчиненого нею транспортного злочину не диференціюється зовсім.

Наведені законодавчі формули не є бездоганними. Транспортні злочини у виді порушення відповідних правил безпеки доцільніше конструювати як необережні діяння. У випадку умисного ставлення винного до наслідків порушення ним правил безпеки руху, експлуатації або ремонту транспортних засобів вчинене необхідно розцінювати як умисне посягання на життя, здоров'я чи власність. Сказане, втім, не означає, що деякі види транспортних злочинів не можуть бути умисними. До таких слід віднести угон транспортних засобів, а також ненадання капітаном судна допомоги особам, що зазнали лиха тощо.

По різному іноземні законодавці формують і ознаки суб'єктів транспортних злочинів. Дуалізм у формулюванні складів транспортних злочинів з урахуванням залежності їх від специфічних особливостей транспортних засобів штовхає законодавців іноземних держав до штучного поділу суб'єктів цих злочинів на дві великі групи – працівників залізничного, водного, повітряного транспорту та інших осіб, фактично керуючих іншими видами механічних транспортних засобів. При цьому перший різновид суб'єктів транспортних злочинів є спеціальними, а другий – загальними. Звідси і різний опис згаданих категорій суб'єктів транспортних злочинів у кримінальному законі, і неоднакове трактування в кримінально-правовій доктрині. Найчастіше спеціальний суб'єкт транспортних злочинів визначається як особа, що відповідно до виконуваної роботи або займаної посади зобов'язана дотримуватися правил безпеки руху або експлуатації залізничного, повітряного або водного транспорту (ст. 295 КК Казахстану, ст. 280 КК Киргизстану, ст. 211 КК Таджикистану, ст. 314 КК Білорусі, ст. 262

КК Азербайджану). У ст. 257 КК Латвії суб'єктом злочину є «працівник транспорту».

Суб'єктами інших видів транспортних злочинів визнаються будь-які осудні особи, які досягли віку, з якого настає кримінальна відповідальність, що фактично керують механічними транспортними засобами (експлуатують, ремонтують).

Підхід законодавців названих вище країн не тільки до диференціації транспортних злочинів у залежності від конструктивних особливостей транспортних засобів, але і до наділення суб'єктів окремих транспортних злочинів спеціальними ознаками не є конструктивним. Розвиток кримінального законодавства приводить до висновку про доцільність заміни юридичного статусу суб'єктів транспортних злочинів на фактичний. Подібне трактування суб'єктів транспортних злочинів простежується в КК Польщі, Болгарії, Швейцарії, Іспанії, Японії.

Що стосується ознак загального суб'єкта транспортних злочинів, зокрема віку, то позиції законодавців іноземних держав тут істотно відрізняються. У країнах СНД і Балтії вік кримінальної відповідальності транспортні злочини встановлений за загальним правилом з 16 років, у Японії, Болгарії, Китаї, Німеччини – з 14, у Швеції, Данії, Швейцарії – з 15, у Голландії – з 12, у Польщі – з 17, Австралії – з 10, Франції – з 13 років. Настільки широкий діапазон вікових меж кримінальної відповідальності за транспортні злочини пов'язаний історичними, національно-культурними, правовими традиціями різних країн.

Аналіз техніко-юридичних прийомів конструювання конкретних складів транспортних злочинів у законодавстві закордонних країн показує, що деякі із них становлять інтерес для українського законодавця. По-перше, це об'єднання в одній нормі посягань на безпеку функціонування (руху або експлуатації) усіх видів транспорту (ст. 342 КК Болгарії, ст. 173 Польщі, ст. 237 КК Швейцарії), по-друге, перенесення акценту з юридичного на фактичний статус суб'єктів транспортних злочинів (ст. 260 КК Узбекистану), по-третє, визначення в кримінальному законі предмета розглянутої категорії злочинів – транспортного засобу (ст.ст. 295, 296 КК Казахстану, ст. 317 КК Білорусі), по-четверте, використання як кваліфікуючі ознаки транспортних злочинів таких категорій, як стан сп'яніння винного (ч. 2 ст. 343 КК Болгарії, ст. 275,

276 КК Грузії), залишення місця злочину (ст. 178 КК Польщі), по-п'яте, формулювання привілейованих складів транспортних злочинів, що містять елементи дійового каяття, при наявності яких покарання винному істотно знижується (ст. 343а КК Болгарії, ст. 176 КК Польщі).

Підсумовуючи викладене, можна констатувати, що чинне кримінальне законодавство України містить послідовну, логічно побудовану систему кримінальних правопорушень, пов'язаних із забезпеченням безпеки функціонування різних видів транспорту. Норми про відповідальність за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту – одна із найбільш динамічних складових кримінального законодавства нашої країни. Найбільші зміни в їх системі відбулися вже за часів незалежності України та прийняттям у 2001 році нового Кримінального кодексу. Становлення та розвиток цієї системи відбувалися протягом кількох десятиріч, при цьому, по-перше, домінуючою є тенденція до їхнього кількісного зростання; по-друге, спостерігається суперечливе прагнення законодавця, з одного боку, до постійної диференціації відповідальності в цій сфері, з іншого – до її інтеграції, тобто створенню і збереженню в законодавстві норм, що передбачають відповідальність за посягання на безпечну роботу відразу кількох видів транспорту; по-третє, дається надмірно широке трактування поняття транспортних кримінальних правопорушень за рахунок включення до їх кола число злочинних порушень правил, що не відносяться до сфери регулювання безпеки руху та експлуатації транспорту.

У кримінальному законодавстві іноземних держав норми про відповідальність за транспортні злочини досить численні, добре диференційовані і, як правило, систематизовані. У кримінальному законодавстві пострадянських країн фігурує термінологія, яка відображає специфіку родового об'єкта транспортних кримінальних правопорушень (злочинів). У кримінальних кодексах деяких іноземних країн до числа транспортних злочинів віднесені делікти, що посягають не тільки на безпеку функціонування транспорту, але і на інші суспільні відносини.

Транспортними практично у всіх іноземних країнах визнаються злочини, що посягають насамперед на безпеку функціонування (руху або експлуатації) різних видів транспортних засобів (повітряних, залізничних, морських, річкових, автотранспортних та інших

транспортних засобів). Разом з тим, до транспортних віднесені такі кримінальні правопорушення як залишення місця транспортної події, порушення правил безпеки при будівництві, експлуатації або ремонті магістральних трубопроводів, порушення правил, що стосуються утримання автомобільних шляхів, ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха і неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден, порушення правил міжнародних польотів, угон залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна, а також незаконне заволодіння транспортним засобом тощо.

Поряд з «загальними», у кримінальному законодавстві іноземних держав про транспортні злочини є вузько «спеціалізовані» норми. До них можна віднести самовільну без нагальної потреби зупинення поїзда чи порушення правил безпеки руху та експлуатації маломірних суден.

Не є виправданою позиція законодавця деяких іноземних держав щодо криміналізації керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи токсичного сп'яніння саме тому, що кримінальна відповідальність у такому випадку настає вже за сам факт керування транспортним засобом особою, що знаходиться в нетверезому стані.

Традиційним для країн колишнього СРСР є поділ транспортних злочинів на дві групи в залежності від того, на якому виді (типі) транспорту вони вчинюються. Звідси всі транспортні злочини підрозділяються на діяння, що порушують відповідні правила на повітряному, водному, залізничному транспорті і діяння, що посягають на безпеку функціонування автомобілів та інших механічних транспортних засобів.

У кримінальних кодексах більшості іноземних країн норми про відповідальність за основні види транспортних злочинів сформульовані як матеріальні склади – відповідальність настає лише за наявності певних наслідків – шкоди здоров'ю людини, загибелі одного або кількох осіб, великі матеріальні збитки. У той же час, в кримінальному законодавстві деяких іноземних держав транспортні правопорушення зконструйовані як «делікти створення небезпеки».

Диспозиції норм про відповідальність за основні види транспортних злочинів у законодавстві більшості країн побудовані таким чи-

ном, що припускають лише необережну форму вини стосовно наслідків порушення правил безпеки транспортної діяльності. У цілому ці злочини визнаються необережними. Але і тут є певні виключення.

По-різному іноземні законодавці формулюють і ознаки суб'єктів транспортних злочинів. Дуалізм у формулюванні складів транспортних злочинів з урахуванням залежності їх від специфічних особливостей транспортних засобів штовхає законодавців закордонних держав до штучного поділу суб'єктів цих злочинів на дві великі групи – працівників залізничного, водного, повітряного транспорту та інших осіб, фактично керуючих іншими видами механічних транспортних засобів.

Найчастіше спеціальний суб'єкт транспортних злочинів визначається як особа, відповідно до виконуваної роботи або займаної посади зобов'язана дотримуватися правил безпеки руху або експлуатації залізничного, повітряного або водного транспорту. Суб'єктами інших видів транспортних злочинів визнаються будь-які осудні особи, які досягли віку, з якого настає кримінальна відповідальність, що фактично керують механічними транспортними засобами (експлуатують, ремонтують).

Висновки

Таким чином, можна стверджувати, що чинне кримінальне законодавство України містить логічно послідовну, чітко збудовану систему кримінальних правопорушень, пов'язаних з забезпеченням безпеки функціонування різних видів транспорту, в тому числі – автотранспорту. Остання група кримінальних правопорушень найбільш поширена внаслідок як історичного розвитку транспорту, так тієї ролі, яку грає автотранспорт в економічному та соціальному житті суспільства.

Компаративістські дослідження в області кримінального права орієнтовані на розвинені законодавчі системи країн Європи та США. Звертає на себе увагу той факт, що в кримінальному законодавстві іноземних держав норми про відповідальність за транспортні злочини досить численні, добре диференційовані і, як правило, систематизовані.

Література

1. Конституція України. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.
2. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 року. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.
3. Повітряний кодекс України. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48 – 49. Ст. 536.
4. Кодекс торговельного мореплавства України. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 25. Ст. 349.
5. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 року. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. Ст. 338.
6. Про трубопровідний транспорт: Закон України від 15 травня 1996 року. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 29. Ст. 139
7. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 року. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 40. Ст. 183
8. Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001 року. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 22. Ст. 105
9. Про міський електротранспорт: Закон України від 29 червня 2004 року. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 51. Ст. 548
10. Про автомобільні дороги: Закон України від 8 вересня 2005 року. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 40. Ст. 253.
11. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року: затв. розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. Ст. 1848.
12. Кримінальний кодекс Української РСР. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1961. № 2. Ст. 14.
13. Кримінальний кодекс України. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25 – 26. Ст. 131.
14. Про практику застосування судами України законодавства у справах про транспортні злочини: постанова Пленуму Верховного Суду України від 24 грудня 1982 року № 7 (із змінами, внесеними постановами від 28 березня 1986 року № 4, від 4 червня 1993 року № 3 та від 3 грудня 1997 року № 12). *Постанови Пленуму Верховного Суду України (1963 – 2000)*: У 2-х т. К.: А. С. К., 2000. Т. 2. С. 236 – 240.
15. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: постанова Пленуму Верховного Суду України від 15 грудня 2010 року № 10. *Постанови Пленуму Верховного Суду України (2001 – 2010)*: У 2-х т. К.: А. С. К., 2010. Т. 2. С. 236 – 240.

плуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті: постанова Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 року № 14 (із змінами, внесеними постановою від 19 грудня 2008 року № 18). *Збірник постанов Пленуму Верховного Суду України у кримінальних справах: 1963 – 2008 рр.* – Вид. п'яте, зі змінами та доповненнями. Х.: Одиссей, 2009. С. 262–272.

16. Чистяков О. И. Российское законодательство X – XX веков / Отв. ред. А. Г. Маньков. М.: Юрид. лит., 1985. Т. 3. Акты Земских соборов. 512 с.

17. Печук І. С. Особливості розвитку та встановлення кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Наше право*. 2014. № 9. С. 96 – 102.

18. Чистяков О. И. Российское законодательство X – XX веков / Отв. ред. А. Г. Маньков. М.: Юрид. лит., 1986. Т. 4. Законодательство периода становления абсолютизма. 512 с.

19. Уголовное уложение 22 марта 1903 г. СПб.: Издание Н. С. Таганцева, 1904. 141 с.

20. Шляхтинский К. Автомобиль в России: история автомобиля. М.: Транспорт, 1993. 96 с.

21. Про відновлення Радянської влади на Україні: маніфест Тимчасового робітничо-селянського уряду від 5 червня 1919 року. *ЗУ УСРР*. 1919. № 1. Ст. 1.

22. Про суд: декрет Ради народних комісарів УСРР від 14 лютого 1919 року. *ЗУ УСРР*. 1919. № 11. Ст. 141.

23. Михайленко П. П. Борьба с преступностью в Украинской ССР: В 2-х т. Киев, 1966. Т. 1. 1917 – 1925 гг. С. 148 – 157.

24. Про заходи щодо охорони залізничного шляху та споруд: постанова РНК УСРР і Революційної Військової Ради Південного фронту від 9 листопада 1920 року. *ЗУ УСРР*. 1920. № 26. Ст. 545.

25. Про боротьбу з порушеннями революційного порядку на залізничних та водних шляхах: постанова РНК УСРР від 28 квітня 1921 року. *ЗУ УСРР*. 1921. № 7. Ст. 209.

26. Кримінальний кодекс УСРР. *ЗУ УСРР*. 1922. № 36. Ст. 553.

27. Про зміни та доповнення Кримінального кодексу УСРР: постанова ВУЦВК від 10 жовтня 1923 року. *ЗУ УСРР*. 1923. № 36. Ст. 511.

28. Кримінальний кодекс УСРР. *ЗУ УСРР*. 1927. № 26 – 27. Ст.ст. 131–132.

29. Положение о преступлениях государственных (контрреволюционных и особо для Союза ССР опасных преступлениях против порядка управления: постановление ЦИК СССР от 25 февраля 1927 года. *СЗ СССР*. 1927. № 12. Ст. 123.

30. О мероприятиях по усилению борьбы с транспортными преступлениями: постановление ЦИК и СНК СССР от 13 марта 1929 года. *СЗ СССР*. 1929. № 21. Ст. 182.

31. Про зміну і доповнення Кримінального кодексу УСРР: постанова ВУЦВК та РНК УСРР від 19 червня 1929 року. *ЗУ УСРР*. 1929. № 17. Ст. 137.

32. Про доповнення Кримінального кодексу УСРР арт. 54-7а: постанова ВУЦВК і РНК УСРР від 15 грудня 1930 року. *ЗУ УСРР*. 1930. № 28. Ст. 256.

33. Об ответственности за преступления, дезорганизующие работу транспорта: постановление ЦИК и СНК СССР от 23 января 1931 года. *СЗ СРСР*. 1931. № 4. Ст. 44.

34. Про скасування арт. 54-7а Кримінального кодексу УСРР та про доповнення цього кодексу арт. 56-30а, 75-4 та 75-5: постанова ВУЦВК і РНК УСРР від 25 лютого 1931 року. *ЗУ УСРР*. 1931. № 7. Ст. 63.

35. О квалификации нарушения трудовой дисциплины работниками гражданской авиации и гражданского воздухоплавания: постановление Пленума Верховного Суда СССР от 25 июля 1932 года (с изменениями, внесенными постановлением от 22 мая 1933 года). *Сборник постановлений и разъяснений Верховного Суда СССР*. М.: Известия, 1936. С. 41 – 48.

36. Про зміну арт. 96-1 Кримінального кодексу УСРР: постанова ВУЦВК і РНК УСРР від 4 травня 1932 року. *ЗУ УСРР*. 1932. № 10. Ст. 83.

37. Про відповідальність працівників цивільної авіації: постанова НКЮ УСРР від 15 вересня 1932 року. *ЗУ УСРР*. 1932. № 26 – 27. Ст. 164.

38. Об утверждении Воздушного кодекса СССР: постановление ЦИК и СНК СССР от 7 августа 1935 года. *СЗ СССР*. 1935. № 43. Ст. 3596.

39. Про зміну і доповнення Кримінального кодексу УСРР: постанова ВУЦВК і РНК УСРР від 23 лютого 1936 року. *ЗУ УСРР*. 1936. № 12. Ст. 52.

40. Об уголовной ответственности несовершеннолетних за действия, могущие вызвать крушение поездов: Указ Президиума Верхов-

вного Совета СССР от 10 декабря 1940 года. *Ведомости Верховного Совета СССР*. 1940. № 52. Ст. 143.

41. Об уголовной ответственности за самовольный проезд в товарных поездах и за самовольную без надобности остановку поезда стоп-краном: Указ Президиума Верховного Совета СССР от 9 апреля 1941 года. *Ведомости Верховного Совета СССР*. 1941. № 16. Ст. 265.

42. О квалификации нарушения работниками автотранспорта и городских железных дорог трудовой дисциплины в случае аварий: постановление Пленума Верховного Суда СССР от 26 мая 1932 года (с изменениями, внесенными постановлениями от 25 февраля 1933 года и от 19 декабря 1936 года); постановление Пленума Верховного Суда СССР от 29 декабря 1936 года. *Сборник действующих постановлений Пленума Верховного Суда СССР. 1924 – 1937*. М.: Известия, 1938. С. 97 – 101.

43. О квалификации преступлений, связанных с нарушением правил движения на автотранспорте: постановление Пленума Верховного Суда СССР от 15 сентября 1950 года. *Сборник действующих постановлений Пленума Верховного Суда СССР. 1924 – 1957*. М.: Известия, 1958. С. 174 – 181.

44. Про посилення кримінальної відповідальності за самовільну без потреби зупинку поїзда: Указ Президії Верховної Ради СРСР від 21 жовтня 1963 року. *Відомості Верховної Ради СРСР*. 1963. № 52. Ст. 553.

45. Про внесення доповнень до Кримінального та Кримінально-процесуального кодексів Української РСР: Указ Президії Верховної Ради УРСР від 18 листопада 1963 року. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1963. № 48. Ст. 677.

46. Про внесення доповнень до Кримінального кодексу Української РСР: Указ Президії Верховної Ради УРСР від 2 жовтня 1968 року № 1198-VII. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1968. № 41. Ст. 273.

47. Про посилення боротьби проти пияцтва і алкоголізму: Указ Президії Верховної Ради Української РСР від 22 червня 1972 року № 808-VIII. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1972. № 26. Ст. 221.

48. Про внесення доповнень і змін до деяких законодавчих актів Української РСР: Указ Президії Верховної Ради УРСР від 29 березня 1973 року № 1527-VIII. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1973. № 15. Ст. 110.

49. Про внесення доповнень і змін до Кримінального і Кримінально-процесуального кодексів Української РСР: Указ Президії Верховної Ради УРСР від 23 липня 1973 року № 1898-VIII. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1973. № 32. Ст. 260.

50. Про заходи по посиленню боротьби проти пияцтва і алкоголізму, викорененню самогонуваріння: Указ Президії Верховної Ради УРСР від 20 травня 1985 року № 280-XI. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1985. № 23. Ст. 544.

51. Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів Української РСР: Указ Президії Верховної Ради УРСР від 1 серпня 1985 року № 704-XI. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1985. № 33. Ст. 787.

52. Про внесення змін і доповнень до Кримінального, Кримінально-процесуального кодексів Української РСР, Кодексу Української РСР про адміністративні правопорушення та Митного кодексу України: Закон України від 17 червня 1992 року № 2468-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 35. Ст. 511.

53. Про внесення доповнень і змін до Кримінального і Кримінально-процесуального кодексів України: Закон України від 26 січня 1993 року № 2935-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 12. Ст. 97.

54. Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів України щодо відповідальності за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 23 грудня 1993 року № 3785-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 12. Ст. 58.

55. Про внесення змін і доповнень до Кримінального, Кримінально-процесуального кодексів України та Кодексу України про адміністративні правопорушення: Закон України від 15 листопада 1994 року № 246/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 48. Ст. 429.

56. Про внесення зміни до ст. 289 Кримінального кодексу України: Закон України від 22 вересня 2005 року № 2903-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2006. № 1. Ст. 4.

57. Про внесення змін до Кримінального та Кримінально-процесуального кодексів України щодо гуманізації кримінальної відповідальності: Закон України від 15 квітня 2008 року № 270-XI. *Відомості Верховної Ради України*. 2008. № 24. Ст. 236.

58. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 24 вересня 2008 року № 586-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2009. № 10 – 11. Ст. 137.

59. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за втручання в діяльність транспорту: Закон України від 2 грудня 2010 року № 2742-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 22. Ст. 146.

60. Про внесення зміни до ст. 292 Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за втручання в роботу об'єктів трубопровідного транспорту: Закон України від 24 травня 2012 року № 4838-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 15. Ст. 114.

61. Про внесення змін до Закону України «Про судоустрій і статус суддів» та процесуальних законів щодо додаткових заходів захисту безпеки громадян: Закон України від 16 січня 2014 року № 721-VII. *Відомості Верховної Ради України*. 2014. № 22. Ст. 801.

62. Про визнання такими, що втратили чинність, деяких законів України: Закон України від 28 січня 2014 року № 732-VII. *Відомості Верховної Ради України*. 2014. № 22. Ст. 811.

63. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо припинення норм законів, схвалених 16 січня 2014 року: Закон України від 23 лютого 2014 року № 767-VII. *Відомості Верховної Ради України*. 2014. № 17. Ст. 593.

64. Про внесення змін до Кримінального кодексу України: Закон України від 8 квітня 2014 року № 1183-VII. *Відомості Верховної Ради України*. 2014. № 23. Ст. 867.

65. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень: Закон України від 22 листопада 2018 року № 2617-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2019. № 17. Ст. 71.

66. Про внесення змін до деяких актів України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про стандартизацію»: Закон України від 20 вересня 2019 року № 124-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2019. № 46. Ст. 295.

67. Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України щодо протидії незаконному заволодінню транспортними засобами:

Закон України від 3 вересня 2020 року № 875-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2020. № 51. Ст. 483.

68. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: Закон України від 16 лютого 2021 року № 1231-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2021. № 21. Ст. 188.

69. Роз'яснення Комітету з питань правоохоронної діяльності Верховної Ради України № 04-27/3-2021/97637 від 18 березня 2021 року щодо окремих положень Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху № 1231-IX від 16 лютого 2021 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v7637450-21#Text> (дата звернення: 12.03.2022).

70. Уголовный кодекс Российской Федерации. *Собрание законодательства Российской Федерации*. 1996. № 25. Ст. 2954.

71. Уголовный кодекс Швейцарии. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2002. 234 с.

72. Уголовный кодекс Испании. М.: Зерцало, 1998. 218 с.

73. Уголовный кодекс Голландии. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2001. 253 с.

74. Уголовный кодекс Республики Болгария. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2001. 296 с.

75. Уголовный кодекс Польши. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2001. 232 с.

76. Уголовный кодекс Японии. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2002. 226 с.

77. Уголовный кодекс Азербайджанской Республики. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2001. 325 с.

78. Уголовный кодекс Грузии. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2002. 409 с.

79. Уголовный кодекс Республики Беларусь. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2001. 474 с.

80. Уголовный кодекс Республики Узбекистан. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2001. 338 с.

81. Уголовный кодекс Республики Таджикистан. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2001. 410 с.

82. Уголовный кодекс Республики Казахстан. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2001. 466 с.
83. Уголовный кодекс Кыргызской республики. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2002. 352 с.
84. Уголовный кодекс Латвийской Республики. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2001. 309 с.
85. Уголовный кодекс Австрии. М.: Зерцало, 2001. 144 с.
86. Уголовный кодекс Дании. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2001. 230 с.
87. Уголовный кодекс Федеративной Республики Германия. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2002. 522 с.
88. Уголовный кодекс Китайской Народной Республики. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2001. 303 с.
89. Уголовный кодекс Республики Сан-Марино. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2002. 253 с.
90. Уголовный кодекс Эстонской Республики. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2001. 262 с.
91. Уголовный кодекс Австралии. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2002. 388 с.
92. Уголовный кодекс Франции. СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресс», 2002. 648 с.
93. Уголовный кодекс Индии. М.: Госюриздат, 1958. 210 с.