

І. Дришлюк

кандидат юридичних наук, доцент

Одеський національний університет імені І.І. Мечникова

ДЕЯКІ ПИТАННЯ СУСПІЛЬНО НЕБЕЗПЕЧНИХ НАСЛІДКІВ ПОРУШЕННЯ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ І ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Транспорт – одна з найважливіших галузей народного господарства України, завданням якої є задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях. За роки незалежності в нашій країні створена єдина транспортна система, яка включає залізничний, морський, річковий, повітряний, автомобільний і магістральний трубопровідний транспорт, а також належна правова база її функціонування [1 – 6]. Разом з тим, інтенсивний розвиток транспорту породжує чимало гострих проблем, однією з яких є аварійність. Чинне кримінальне законодавство України містить низку норм, які передбачають відповідальність за різні посягання на безпеку функціонування транспорту, у тому числі, за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277 Кримінального кодексу України [7]).

Кримінальний кодекс УСРР 1922 року не передбачав відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів без контрреволюційних цілей [8]. Цю прогалину не було усунуто ні у Кримінальному кодексі УСРР 1927 року [9], ні в Положенні про злочини державні (контрреволюційні і особливо для Союзу РСР небезпечні злочини проти порядку управління 1927 року [10, с. 220], які також не містили спеціальної норми про відповідальність за руйнування або пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. Тому постановою ЦВК і РНК СРСР

від 13 березня 1929 року “Про заходи щодо посилення боротьби з транспортними злочинами”, згадуване Положення було доповнено ст. 17-2, яка передбачала відповідальність за руйнування або пошкодження залізничних і інших шляхів сполучення, споруд на них, стережних знаків, рухомого складу і суден з метою викликати розбиття поїзда або судна [11, с. 243]. Відповідні зміни були внесені і у КК 1927 року, який був доповнений ст. 56-30 в наступній редакції: «руйнування або ушкодження залізничних і інших шляхів, споруд на них, стережних знаків, рухомого складу та суден, щоб спричинити розбиття потягу або аварію судна» [12].

Закон СРСР від 25 грудня 1958 року «Про кримінальну відповідальність за державні злочини» істотно змінив конструкцію складу пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів [13]. Відповідно до ст. 23 цього закону, відповідальність наступала за умисне руйнування або пошкодження шляхів сполучення, споруд на них, рухомого складу або суден, засобів зв'язку чи сигналізації. Тим самим, законодавець уточнив перелік об'єктів систем транспорту, які піддаються руйнуванню або пошкодженню. Крім того, відповідальність за ст. 23 наступала лише за таке руйнування або пошкодження шляхів сполучення, споруд на них, рухомого складу, засобів зв'язку чи сигналізації, які спричинили або могли спричинити аварію поїзда, корабля або порушення нормальної роботи транспорту і зв'язку.

Стаття 23 Закону СРСР «Про кримінальну відповідальність за державні злочини» була включена у Кримінальні кодекси всіх республік колишнього СРСР, у тому числі КК УРСР 1960 року (ст. 78) [14].

Проголошення Україною незалежності потягло зміну підходів як до державних злочинів у цілому, так і до інших державних злочинів, – зокрема. Відповідно до Закону України від 17 червня 1992 року «Про внесення змін і доповнень до Кримінального, Кримінально-процесуального кодексів Української РСР, Кодекс Української РСР про адміністративні правопорушення та Митного кодексу України» глава 1 Особливої частини КК 1960 року була викладена в новій редакції [15]. Зазнала змін і ст. 78, яка була викладена у такий спосіб: «умисне зруйнування або пошкодження шляхів сполучення, споруд на них, рухомого складу або суден,

засобів зв'язку чи сигналізації, яке спричинило або могло спричинити аварію поїзда, судна або порушення нормальної роботи транспорту і зв'язку».

У чинному КК України диспозиція ст. 277 практично ідентична диспозиція ст. 78 КК 1960 року і також передбачає такий суспільно небезпечний наслідок як аварія поїзда або судна. Для з'ясування змісту цього суспільно небезпечного наслідку пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів рекомендується звернутися до відомчих нормативних актів, які передбачають класифікації тих чи інших подій на залізничному, водному та повітряному транспорті. [16, с. 766].

Так, на річковому транспорті залежно від наслідків для екіпажу, пасажирів, суден і споруд на внутрішніх водних шляхах транспортні події з транспортними суднами класифікуються на дуже серйозні аварії (катастрофи), серйозні аварії (аварії), серйозні інциденти, інциденти та порушення вимог безпеки судноплавства [17]. На морському транспорті аварійні морські події класифікуються на дуже серйозні аварії, серйозні аварії, морські інциденти (серйозні інциденти) та інциденти [18]. На залізничному транспорті транспортні події під час руху поїздів та здійснення маневрів, що загрожують безпеці руху, залежно від наслідків класифікують як катастрофи, аварії, серйозні інциденти та інциденти [19]. На повітряному транспорті події з повітряними суднами поділяються на авіаційні події, інциденти (серйозні інциденти, інциденти), надзвичайні події та пошкодження повітряних суден на землі. У свою чергу, авіаційні події поділяються на авіаційні події з людськими жертвами (катастрофи) та авіаційні події без людських жертв (аварії) [20].

Аналіз змісту транспортних подій на тому чи іншому виді транспорту дозволяє зробити висновок про те, що відомчі класифікації не збігаються одне з одним, містять різні за ступенем тяжкості наслідки таких подій та не погодяться з текстом кримінального закону. Відомчі класифікації транспортних подій мають на меті встановлення чинників аварійності та вироблення заходів її запобігання, але не роз'яснення змісту кримінального закону. Головним критерієм для оцінки тяжкості транспортної події має бути розмір завданої матеріальної шкоди. Законодавець, застосувавши термін «аварія» поїзда чи судна, намагався підкреслити, перш за все, тяж-

кість наслідків такої події, незалежно від виду транспорту. Тому, на нашу думку, в диспозиції ч. 1 ст. 277 КК України треба замінити поняття «аварії» на такий суспільно небезпечний наслідок як спричинення «значної матеріальної шкоди». На підтримку цієї пропозиції можна послатися на чинну редакцію ст. 276 КК України, яка передбачає відповідальність за порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту. На відміну від ст. 77 КК 1960 року, диспозиція цієї статті вже не містить таких наслідків, як «катастрофа» чи «аварія».

Список використаних джерел:

1. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 року // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.
2. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 року // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
3. Про трубопровідний транспорт: Закон України від 15 травня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 29. – Ст. 139.
4. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 червня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 40. – Ст. 183.
5. Повітряний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 25. – Ст. 274.
6. Кодекс торговельного мореплавання // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47. – Ст. 349.
7. Кримінальний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25 – 26. – Ст. 131.
8. Кримінальний кодекс УСРР // Кримінальний кодекс УСРР. – 1922. – Ч. 36. – Ст. 553.
9. Кримінальний кодекс УСРР // ЗУ УСРР. – 1927. – № 26 – 27. – Ст. 132.
10. Положення про злочини державні (контрреволюційні і особливо для Союзу РСР небезпечні злочини проти порядку управління // Сборник документов по истории уголовного законодательства СССР и РСФСР. 1917 – 1952 гг. – М., 1953. – С. 220 – 242.
11. Про заходи щодо посилення боротьби з транспортними злочинами: постановою ЦВК і РНК СРСР від 13 березня 1929 року

// Сборник документов по истории уголовного законодательства СССР и РСФСР. – С. 243 – 249.

12. Про зміну і доповнення Кримінального кодексу УСРР: постановою ВУЦВК і РНК УСРР від 19 червня 1929 року // ЗУ УСРР. – 1929. – № 17. – Ст. 137.

13. Про кримінальну відповідальність за державні злочини: Закон СРСР від 25 грудня 1958 року // Відомості Верховної Ради Союзу РСР. – 1959. – № 1. – Ст. 2.

14. Кримінальний кодекс Української РСР // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1961. – № 2. – Ст. 14.

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

16. Кримінальний кодекс України: Науково-практичний коментар / Ю.В. Баулін, В.І. Борисов, С.Б. Гаврик та ін.; За заг. ред. В.В. Сташиса, В.Я. Тація. – К.: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. – 1196 с.

17. Положення про порядок розслідування і обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України: затв. наказом Міністерства транспорту України від 5 листопада 2003 року № 857 // [Електронний ресурс]: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0084-04>. – Назва з екрану.

18. Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами: затв. наказом Міністерства транспорту і зв'язку України від 29 травня 2006 року № 516 // [Електронний ресурс]: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0959-06>. – Назва з екрану.

19. Положення про класифікацію транспортних подій на залізницях України: затв. наказом Міністерства інфраструктури України від 12 січня 2012 року № 12 // [Електронний ресурс]: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0117-12>. – Назва з екрану.

20. Правила розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні: затв. наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 13 грудня 2005 року № 943 // [Електронний ресурс] <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1588-05>. – Назва з екрану.