

# ПОВІТРЯНЕ, КОСМІЧНЕ, ЕКОЛОГІЧНЕ ПРАВО

УДК 343.3/7

**О. Ф. Бантишев,**  
кандидат юридичних наук, професор  
**Б. В. Романюк,**  
кандидат юридичних наук, доцент

## ОКРЕМІ ПИТАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ЗЛОЧИНИ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ЧИ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

*У статті міститься дослідження місця і ролі правових норм, що регулюють функціонування транспорту, в правовій системі України. В процесі дослідження автори визначають основні проблеми правової регламентації відповідальності за злочини проти безпеки руху чи експлуатації транспорту, а також формулюють пропозиції щодо вирішення виявлених проблем і подальшого розвитку законодавства про транспорт в Україні.*

**Ключові слова:** дорожній рух, транспорт, злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту, транспортні злочини, кримінальне законодавство.

### **Постановка проблеми та її актуальність.**

У нинішніх умовах стрімкого технічного прогресу швидкими темпами розвиваються всі види механічного транспорту, збільшується їх потужність, що закономірно веде до підвищення його швидкісних характеристик. Разом з позитивними змінами у суспільних відносинах відбуваються й негативні процеси. Вони несуть все більшу загрозу самому суб'єкту цих процесів – людині. У результаті цих змін і збільшення кількості транспортних засобів все більшою реальністю стає картина росту дорожніх пригод. А це призводить до збільшення кількості загиблих або травмованих людей, знищення і пошкодження як самих транспортних засобів, так і інших матеріальних об'єктів.

Практика свідчить про катастрофічний ріст в Україні кількості злочинів, пов'язаних з експлуатацією транспортних засобів.

За 2014 рік вчинено 26 084 ДТП з постраждалими, в яких загинуло 4 443 особи і було травмовано 32 270 осіб. Рівень смертності в дорожньо-транспортних пригодах у нашій країні у 3–4 рази перевищує показники європейських країн.

У поточному році не відбувається суттєвих змін на краще із загиблими та постраждалими у транспортних пригодах, спричиненням матеріальних збитків тощо. Досить сказати, що кожен день гине у середньому від 5 до 12 людей.

Доводиться констатувати, що автомобіль ніні перетворився у свого роду братовбивцю.

Отже, важливою умовою безпечної роботи усіх видів транспорту є дотримання всіма учасниками дорожнього руху правил безпеки руху та експлуатації транспорту.

Значне місце у протидії порушенням правил безпеки руху та експлуатації транспорту належить, наряду з іншими, й заходам щодо удосконалення кримінально-правового регулювання суспільних відносин у цій сфері діяльності.

Це, у першу чергу, стосується посилення кримінальної відповідальності за деякі види транспортних злочинів, індивідуалізації покарання винних за порушення правил безпеки руху або експлуатації різних видів транспортних засобів залежно від виду транспорту, а також суб'єкта злочину.

**Аналіз досліджень і публікацій.** Питанням удосконалення кримінально-правового регулювання суспільних відносин у сфері руху та експлуатації транспорту протягом багатьох років присвячено чимало праць цілим рядом поколінь як вітчизняних (С. В. Бабанін, В. П. Бахін, В. І. Борисов, С. В. Гізімчук, В. В. Голіна, О. О. Дудоров, В. В. Ємельяненко, М. Й. Коржанський, О. М. Костенко, О. М. Котовенко, С. Я. Лихова, Я. В. Матвійчук, М. І. Мельник, В. А. Мисливий, В. І. Осадчий, В. Я. Тацій, Г. В. Щербакова, Р. В. Щупаківський), так і зарубіжних науковців (А. І. Долгова, В. Е. Квашис, А. С. Кузьміна, Б. А. Куринов, В. В. Лук'янов) та ін.

Напрацювання науковців були спрямовані на удосконалення правового регулювання суспіль-

них відносин у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, його деталізацію, удосконалення санкцій правових норм тощо.

На жаль, у 2001 році при прийнятті нового Кримінального кодексу України не весь багатий практичний досвід і багатолітні напрацювання юридичної науки вдалося втілити у новому законодавстві, у тому числі з причин неоднотайності деяких думок правознавців щодо індивідуалізації покарання, посилення відповідальності за окремі кримінальні правопорушення і т. ін. Це стосується і деяких питань недосконалості техніки законотворення, що має місце і нині при доповненні кримінального закону новими нормами (ст. 276-1 КК України), про що уже відмітила С. Я. Лихова [1]. Тому сказане спонукає до подальших наукових досліджень.

**Метою дослідження** є аналіз наукових праць, чинного кримінального законодавства, а також слідчої та судової практики, які стосуються вищезазначених та інших спірних і проблемних аспектів кримінально-правового регулювання суспільних відносин у транспортній сфері для внесення відповідних пропозицій щодо їх можливого вирішення.

**Виклад основного матеріалу.** Як відомо, у чинному кримінальному законодавстві міститься група норм, які передбачають відповідальність за злочинні посягання на безпеку руху і експлуатацію різних видів транспорту. У КК України законодавець виділяє їх в окремий розділ XI «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту».

Враховуючи все зростаючу проблему безпеки та експлуатації транспорту не можуть не виникати й питання посилення відповідальності за правопорушення у цій сфері діяльності, що закономірно пов'язано не тільки зі збільшенням строків покарання, звуженням меж санкцій статей кримінального закону, про що уже сказано деякими авторами [2, с. 8], а й удосконаленням систематизації різних видів правопорушень та індивідуалізацією вини конкретних правопорушників.

При уважному аналізі статей розділу XI КК України звертає на себе увагу той факт, що у статтях 276, 277, 278, 279, 280 та 291 передбачена відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації різних видів транспорту (залізничного, водного чи повітряного, а також автомобільного), які представляють різний ступінь суспільної небезпеки.

Виходячи з викладеного, вважаємо, що слід передбачити відповідальність за порушення безпеки руху та експлуатації різних видів транспорту в окремих статтях КК України, поєднавши їх у компактних групах в залежності від виду транспорту, що є предметом злочину та одночасно його засобом чи знаряддям.

Отже, ці групи або навіть і розділи повинні скласти статті, що передбачали б відповідальність за такі злочини:

1. Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного транспорту.

2. Пошкодження шляхів сполучення і засобів залізничного транспорту.

3. Угон або захоплення залізничного рухомого складу.

4. Блокування транспортних комунікацій або захоплення транспортного підприємства залізничного транспорту.

5. Примушування працівника залізничного транспорту до невиконання своїх службових (слід сказати професійних) обов'язків.

6. Самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда.

7. Порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки руху залізничного транспорту.

8. Порушення чинних на залізничному транспорті правил.

У наступну групу слід включити статті, що передбачали б відповідальність за порушення безпеки руху та експлуатації водного транспорту, включивши до цієї групи наступні злочини:

1. Порушення правил безпеки руху та експлуатації водного транспорту.

2. Пошкодження транспортних засобів, засобів зв'язку чи сигналізації, навігаційної орієнтації чи плавучих знаків водного транспорту.

3. Угон або захоплення морського чи річкового судна.

4. Блокування транспортних комунікацій або захоплення транспортного підприємства водного транспорту.

5. Примушування працівника водного транспорту до невиконання своїх службових (слід сказати професійних) обов'язків.

6. Ненадання допомоги судну чи особам, що зазнали лиха.

7. Неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден.

8. Порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки руху водного транспорту.

9. Порушення чинних на водному транспорті правил.

До окремої групи злочинів необхідно віднести злочини, що стосуються безпеки використання повітряного простору, а саме:

1. Порушення правил безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту.

2. 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.

3. Пошкодження повітряних транспортних засобів або споруд, засобів зв'язку чи сигналізації, призначених для забезпечення експлуатації повітряного транспорту.

4. Блокування транспортних комунікацій або захоплення транспортного підприємства повітряного транспорту.

5. Примушування працівника повітряного транспорту до невиконання своїх службових (слід вказати професійних) обов'язків.

6. Порушення правил повітряних польотів.

7. Порушення правил використання повітряного простору.

8. Порушення правил і стандартів, що стосуються забезпечення зльоту, посадки та польотів повітряного транспорту.

9. Порушення чинних на повітряному транспорті правил.

В окремі компактні групи чи окремому розділі КК слід поєднати і злочини проти безпеки руху або експлуатації автомобілів, тракторів, інших самохідних машин, трамваїв та тролейбусів або інших механічних засобів, куди пропонується включити такі злочини:

1. Блокування транспортних комунікацій або захоплення автомобільного, тракторного, трамвайного чи тролейбусного підприємства.

2. Примушування працівника автомобільного, тракторного, трамвайного чи тролейбусного транспорту чи іншого механічного засобу до невиконання своїх службових (слід вказати – професійних) обов'язків.

3. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують автомобілем, трактором чи іншим механічним транспортним засобом.

4. Випуск в експлуатацію технічно несправних автомобілів, тракторів, інших самохідних машин, трамваїв чи тролейбусів, мотоциклів або іншого механічного засобу.

5. Порушення правил, норм чи стандартів, що стосуються забезпечення безпеки руху автомобільного транспорту, тракторів, інших самохідних машин, трамваїв чи тролейбусів, а також мотоциклів або інших механічних транспортних засобів.

6. Незаконне заволодіння автомобільним транспортним засобом, трактором, іншою самохідною машиною, трамваєм чи тролейбусом, а також мотоциклом або іншим механічним транспортним засобом.

7. Знищення, підробка або заміна номерів вузлів або агрегатів автомобільного транспортного засобу, трактора, іншої самохідної машини, трамваю чи тролейбусу, а також мотоцикла або іншого механічного транспортного засобу.

8. Порушення чинних на автомобільному транспорті правил або правил, що забезпечують безпеку руху та експлуатацію тракторів, інших самохідних машин, трамваїв, тролейбусів, а також мотоциклів або інших механічних транспортних засобів.

Зрозуміло, що кожна із запропонованих статей повинна мати свою санкцію, яка б відповідала суспільній небезпеці того чи іншого злочинного діяння. Але запропонована систематизація дозволить більш об'єктивно вибудовувати систему каральних заходів за правопорушення на відповідному виді транспорту, співставляючи її з системою інших видів транспорту. Буде змога вирішити й питання гармонізації відповідних санкцій, співвідносячи суспільну небезпеку кожного правопорушення не тільки у відповідній групі за видом транспорту, а й з групами правопорушень, які будуть стосуватися інших видів транспорту, що представляють неоднакове джерело суспільної небезпеки.

Звертає на себе увагу і той факт, що введення законодавцем у тексти ряду норм різних за змістом та оціночних понять ускладнює процес доказування, кваліфікації діянь винних осіб, визнання осіб потерпілими і відшкодування їм збитків.

Зокрема, вказується, що обов'язковою ознакою об'єктивної сторони деяких транспортних злочинів є настання «інших тяжких наслідків», «завдання значної матеріальної шкоди» або «заподіяння великої матеріальної шкоди». Це: по-

рушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту (ст. 276 КК); пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277 КК); угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст. 278 КК); блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортних підприємств (ст. 279 КК); примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (ст. 280 КК); порушення правил повітряних польотів (ст. 281 КК); порушення правил використання повітряного простору (ст. 282 КК); самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда (ст. 283 КК); незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК); порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК); пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів (ст. 292 КК).

Законодавець лише до ст. 289 КК України додав примітку, де визначив, що таке значна і велика матеріальна шкода, про яку йдеться у цій статті кодексу. В інших вищезазначених нормах таке роз'яснення відсутнє, а наука і практика досі не виробили сталого тлумачення цих понять. Не знаходимо належних роз'яснень з цього питання і в постанові Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 р. № 14 щодо практики розгляду судами справ про транспортні правопорушення [3].

Тому від законодавця потребуються чіткі роз'яснення всіх вищевказаних термінів неоднозначного тлумачення. Вважаємо, що за його волею примітки з роз'ясненням таких термінів можуть бути розраховані не на кожну конкретну норму, а стосуватися декількох норм, що відображають правопорушення приблизно однакової суспільної небезпеки.

У цих роз'ясненнях мова повинна йти не тільки про їх розміри, але й з чого вони складаються. Як правильно зазначив В. В. Ємельяненко, вони мають складатися з реальних збитків, тобто витрат, які особа зазнала у зв'язку зі знищенням або пошкодженням транспортного засобу, а також витрат, які особа зробила або мусить зробити для відновлення свого порушеного права [4, с. 12].

Вважаємо, що сюди належало би додати й витрати на лікування потерпілого.

Звертаючись до санкцій статей розділу XI КК України і їх частин слід також відзначити, що у двадцяти із цих норм як санкції передбачений

штраф, який частина перша ст. 53 КК України визнає як грошове стягнення, що накладається судом у випадках і розмірі, встановлених в Особливій частині цього кодексу. У законі про призначення штрафу не сказано нічого, але штраф звертається у прибуток держави. Тому вважаємо, що у законі слід було б визначити ту частину штрафу (25 чи 30 %) яку слід відраховувати потерпілій від злочину особі (потерпілому).

Слід також відзначити, що більшість статей цього розділу (одинадцять) як обтяжуючою вину обставиною називають смерть потерпілого, загибель людей, загибель кількох осіб.

Вважаємо, що під загибеллю людей слід розуміти смерть хоча б однієї особи, що і слід відзначити у відповідних статтях КК України. І не тільки у цьому розділі.

Окрім цього, необхідно звернути увагу на те, що смерть потерпілого доцільно було б передбачити як обтяжуючу обставину і у статтях 276-1, 284, 289 КК України.

Відносно віку суб'єктів злочинів. За правопорушення, передбачені статтями 277 (Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів), 278 (Угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна) та 289 (Незаконне заволодіння транспортним засобом) КК України відповідно до частини другої ст. 22 КК України кримінальна відповідальність настає у винної особи з 14 років.

Напевно слід погодитися з тим, що враховуючи суспільну небезпеку та очевидність таких злочинів, як «Блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства» (ст. 279 КК України), «Примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків» (ст. 280 КК України), «Пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів» (ст. 292 КК України) доцільно було б також ввести відповідальність з 14 років, позначивши їх у ч. 2 ст. 22 КК України.

**Висновки.** Вважаємо, що такий стан систематизації норм правового регулювання суспільних відносин у сфері безпеки чи експлуатації транспорту, застосування у диспозиціях ряду цих норм оціночних понять, дисгармонія у санкціях тощо призводять до неоднозначних тлумачень правових норм, помилок у процесі практичної реалізації законодавства про транспортні злочини і не сприяють ефективній боротьбі з

цим видом небезпечних кримінальних правопорушень, адже це правове регулювання, за словами В. А. Мисливого, має бути спрямоване на захист здоров'я, життя, власності учасників дорожнього руху та інших фізичних і юридичних осіб [5, с. 35].

#### *Література*

1. Лихова С. Я. Вплив людського фактору на вчинення авіатранспортних злочинів / С. Я. Лихова // Актуальні проблеми кримінальної відповідальності: матеріали міжнар. наук.-практ. конфер. 10-11 жовтня 2013 р., м. Харків. – Х.: «Право». – С. 365-370.

2. Усатий Г. О. Кримінально-правове забезпечення безпеки на транспорті: шляхи удосконалення [Електронний ресурс] / Г. О. Усатий. – Режим доступу: [http://ualpa.org.ua/files/2.paper-usatiy\\_go.pdf](http://ualpa.org.ua/files/2.paper-usatiy_go.pdf)

3. *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: постанова Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 № 14 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05>

4. Ємельяненко В. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 / В. В. Ємельяненко; Нац. юрид. академія України імені Ярослава Мудрого. – Х., 2009. – 18 с.

5. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: монографія [Текст] / В. А. Мисливий. – Дніпропетровськ: Юрид. акад. Мін-ва внутр. справ, 2004. – 380 с.

#### **А. Ф. Бантисhev, Б. В. Романюк**

Отдельные вопросы ответственности за преступления против безопасности движения или эксплуатации транспорта

В статье содержится исследование места и роли правовых норм, регулирующих функционирование транспорта, в правовой системе Украины. В процессе исследования авторы определяют основные проблемы правовой регламентации ответственности за преступления против безопасности движения или эксплуатации транспорта, а также формулируют предложения по решению выявленных проблем и дальнейшему развитию законодательства о транспорте в Украине.

**Ключевые слова:** дорожное движение, транспорт, преступления против безопасности движения или эксплуатации транспорта, транспортные преступления, уголовное законодательство.

#### **A. Bantashev, B. Romaniuk**

Individual liability for crimes against traffic safety and operation of transport

The article contains the study of the place and role of legal norms governing the functioning of transport, in the legal system of Ukraine. In the research the authors define the basic problems of legal regulation of liability for crimes against traffic safety and operation of transport, as well as formulate proposals for solving the identified problems and the further development of the law on transport in Ukraine.

**Key words:** traffic, transport, crimes against traffic safety and operation of transport, transport crimes, criminal legislation.