

Куриленко Ю.О.

студент,

Національний технічний університет України

«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»

ОСОБЛИВОСТІ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ВОДНОГО ЧИ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ

У чинному Кримінальному кодексі України (далі – КК) відповідальність за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту передбачена статтями 276-292 (розділ XI). Більшість із них існує в кримінальному законі відносно давно, проте аналіз слідчої, судової і прокурорської практики, показує, що застосування цих норм вимагає врахування їх особливостей.

Під транспортними злочинами, слід розуміти передбачені кримінальним законом суспільно небезпечні діяння, що посягають на безпеку руху та експлуатації всіх видів механічного транспорту, а також магістрального трубопровідного транспорту [1, с. 92].

В розділі XI Особливої частини КК вони розташовані у певній послідовності, яка враховує тяжкість злочину, а також вид транспорту, на якому він вчиняється. На початку розділу знаходяться злочини, що вчиняються на залізничному, водному чи повітряному транспорті (ст. 276 – 285 КК), на другому – на автомобільному і міському електротранспорті (ст. 286 – 290 КК). Завершують главу діяння, пов'язані з порушенням чинних на транспорті правил та пошкодженням магістральних трубопроводів (ст. 291 і 292 КК) [2].

Основним безпосереднім об'єктом злочинів, передбачених ст. 276 «Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту» є суспільні відносини у сфері безпечної експлуатації вказаних видів транспорту. Додатковими об'єктами виступають відносини, що забезпечують охорону життя і здоров'я людей, власності, довкілля, а також безпечної роботи транспорту. Наслідками цих діянь часто бувають аварії, травмування та загибель людей, майнова шкода або створення реальної небезпеки цим об'єктам. В результаті таких деліктів порушується графік руху транспорту, виникає затримка перевезень вантажів і пасажирів, дезорганізується робота транспортної інфраструктури та усіх, пов'язаних з нею сфер життєдіяльності суспільства.

Особливістю кримінальної відповідальності за ці злочини є те, що шкода особі чи іншим об'єктам завдається при порушенні певних правил використання джерел підвищеної небезпеки, а також правил їх експлуатації, що полягає у вчиненні дій, заборонених такими правилами або у невиконанні дій, які належить вчинити відповідно до нормативно закріплених вимог.

Зокрема на залізничному транспорті – це перевищення швидкості; проїзд на забороняючій сигнал; початок руху без дозволу; неподання встановлених сигналів; допуск до поїздки осіб, які не мають належної підготовки тощо.

На водному транспорті порушення може полягати, зокрема, у допуску до судноводіння сторонніх осіб; незадовільній організації спостереження за

навколишньою обстановкою; невиконанні маршрутів руху чи вказівок осіб, які управляють пересуванням суден тощо.

Так, машиніст Х. порушив Інструкцію з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України, не одержавши від чергового сигнал про готовність до маневрових переміщень, не впевнившись у безпеці, привів у рух локомотив і вчинив наїзд на чергову стрілочного посту, від чого вона померла. З огляду на вчинене діяння, йдеться про позбавлення потерпілої життя через необережність (ст. 119 КК), проте такі дії підлягають кваліфікації не за загальною нормою, а за спеціальною якою в даному випадку є ч. 3 ст. 276 КК.

Водночас суб'єктами таких порушень можуть бути лише працівники вказаного у диспозиції даної статті виду транспорту. Тому, якщо наприклад, пасажир, переходячи залізничні колії, не звернувши увагу на наближення потягу, створює аварійну обстановку, що потягла тяжкі наслідки, він за порушення вимог Правил безпеки громадян на залізничному транспорті України підлягає відповідальності за ст. 291 КК «Порушення чинних на транспорті правил».

При кваліфікації цих злочинів поряд з національним законодавством та іншими нормативними актами, іноді слід керуватись конвенціональними нормами. Так, судноводій моторного катеру В. з пасажирами на борту при здійсненні маневрів допустив порушення вимог правил 6, 7, 8, 17 Конвенції про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року та зіткнувся з теплоходом в результаті чого пасажир катеру загинув. У даному випадку судноводій катеру підлягає кримінальній відповідальності за ч. 3 ст. 276 КК.

Практиці відомі грубі порушення правил безпеки на повітряному транспорті. Так, К. – пілот літака Ту-134, бажаючи показати майстерність при посадці літака, закрив лобове вікно шторкою сліпого польоту, ускладнивши собі умови пілотування, чим порушив вимоги Настанови здійснення польотів у цивільній авіації, внаслідок чого літак приземлився на злітно-посадковій смузі з перевищеною швидкістю, зазнав руйнувань і зайнявся. При цьому загинули другий пілот, три бортпровідниці і десятки пасажирів. Дії К. кваліфіковані як порушення правил безпеки повітряного транспорту [3, с. 14-16].

Кримінальна відповідальність на цих видах транспорту може наставати за недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації і зв'язку, що знаходить свій прояв у порушенні технології робіт, використанні при ремонті неналежних інструментів, запасних частин і матеріалів, невиконанні ремонту тощо. Так, І. та М. засуджено за ч. 2 ст. 276 КК за те, що вони, працюючи робітниками залізничного транспорту, своєчасно не виконали ремонт, внаслідок чого під час перегону зійшов з колії електровоз та 17 вантажних вагонів, що спричинило велику матеріальну шкоду [4, с. 95-96].

Мета і загальні засади призначення покарання визначені в КК України. Цими ж положеннями законодавства керується і суд при призначенні покарання за транспортні злочини. Конкретизація покарання відбувається при визначенні винній особі виду та міри покарання за конкретний злочин.

Зокрема, при розгляді кримінальних проваджень про транспортні злочини суд, призначаючи винній особі міру покарання, враховує мету загальної і спеціальної превенції, яка досягається за допомогою диференційованих санкцій ст. 276 КК України. За вказані злочини закон

передбачає покарання від виправних робіт до позбавлення волі. Окрім цього, суд може позбавити засудженого права займати посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів чи права керувати транспортними засобами.

У Постанові Пленуму Верховного Суду України щодо практики застосування судами України законодавства про транспортні злочини з цього приводу зазначається, що при призначенні покарання слід виходити не тільки з наслідків, що настали, а враховувати і характер та мотиви допущених порушень правил безпеки руху і експлуатації транспортних засобів, ставлення винного до цих порушень, його поведінку після вчинення злочину, вину інших осіб, обставин, що пом'якшують та обтяжують відповідальність [4].

Це дає змогу в процесі судового розгляду справ про транспортні злочини та призначення покарання особам, які їх вчинили, здійснювати на практиці реалізацію принципу індивідуалізації покарання, оскільки кожен такий злочин має свої особливості, що характеризують як його відмінність від інших діянь, так і соціальні якості окремого суб'єкта злочину.

Список використаних джерел:

1. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту : Монографія. – Д.: Юрид. акад. Мін-ва внутр. справ, 2004. – 380 с.
2. Кримінальний кодекс України. – Закон України від 5.04.2001 № 2341-III // [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.
3. Бюллетень Верховного Суду РСФСР. – 1988. - № 2. – С. 14-16.
4. Злочини і адміністративні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту: Офіційне видання / За ред. П.П. Пилипчука. – К.: Істина, 2011. – 416 с.
5. 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 грудня 2005 р. № 14 // [Електронний ресурс] Режим доступу : <http://www.scourt.gov.ua>.