

Погребний Н., здобувач вищої освіти
першого (бакалаврського) рівня,
Національна академія внутрішніх справ, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Матюшенко О.І., к.держ.упр.

КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА КРИМІНАЛЬНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ У ТРАНСПОРТНІЙ СФЕРІ

Транспорт є однією із найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення і суспільства в перевезеннях. У Кримінальному кодексі УРСР 1960 р. законодавець не виділяв злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту в окрему групу, а відносив їх до глави «Службові злочини» за ознакою наявності у складах цих злочинів спеціального суб'єкта. З розвитком транспорту збільшується потужність транспортних засобів та швидкість їх руху, що має важливе значення для розвитку суспільства. Проте це викликає і негативні явища, оскільки більш тяжкими стають наслідки транспортних аварій, у яких гинуть люди, матеріальні цінності. Боротьба з транспортними злочинами в сучасних умовах набуває важливого значення, про що свідчить віднесення цих злочинів до самостійного розділу Особливої частини КК. Чинний Кримінальний кодекс України містить окремий Розділ XI «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» Особливої частини КК України, які передбачають відповідальність за кримінальні правопорушення у сфері транспорту. У розділі XI Особливої частини КК ці злочини розташовані в певній послідовності. При цьому враховується тяжкість злочину, а також вид транспорту, яким він вчиняється. На першому місці стоять злочини, які вчиняються на залізничному, водному чи повітряному транспорті (статті 276-285 КК), на другому – на автомобільному і міському електротранспорті (статті 286-290 КК). Завершують главу злочини, що виражаються в порушенні чинних на транспорті правил та в пошкодженні магістральних трубопроводів (статті 291 і 292 КК).

Під безпекою руху або експлуатації розуміють відсутність небезпеки, такий стан, за якого не заподіюється і не може бути заподіяна шкода життю і здоров'ю людей, власності, іншим соціальним цінностям внаслідок руху або експлуатації джерел підвищеної небезпеки транспортних засобів відповідних видів, а також функціонування матеріальної інфраструктури об'єктів транспорту. У багатьох злочинах діяння виражається в порушенні

певних правил. Це означає, що диспозиції таких статей є бланкетними, тому для встановлення факту порушення цих правил, необхідно звертатися до відомчих нормативних актів, що регламентують поведінку працівника транспорту чи іншого учасника дорожнього руху. Важливо точно визначити, які статті, пункти, параграфи нормативних актів порушені та у чому це порушення виразилося. Взагалі, під правилами безпеки руху або експлуатації транспорту потрібно розуміти будь-який нормативно-правовий акт (правила, інструкція, положення, наказ, настанова, закон, постанова), в якому регламентуються вимоги щодо убезпечення руху та експлуатації відповідних видів транспорту. Правила безпеки руху – це правила, що регламентують поведінку осіб, які безпосередньо керують транспортними засобами від моменту початку руху до його закінчення, а також дають обов'язкові вказівки щодо руху. Правила експлуатації стосуються використання як самих транспортних засобів, так і їхніх екіпажів, а також систем та агрегатів, які забезпечують безаварійне функціонування транспорту і в процесі руху, і при підготовці до поїздки, плавання, польоту. Порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту полягає у вчиненні дій, заборонених такими правилами, чи, навпаки, у невиконанні дій, які належить вчинити відповідно до нормативно закріплених вимог.

Обов'язковою ознакою злочинів з матеріальним складом є наслідки: загибель однієї чи кількох осіб, тяжкі, середньої тяжкості тілесні ушкодження, а також велика матеріальна шкода, інші тяжкі наслідки. Відповідальність за транспортні злочини диференційована залежно від тяжкості наслідків, що наступили. Тому тяжкі тілесні ушкодження, загибель однієї чи кількох осіб, в деяких статтях вказуються як кваліфікуючі обставини. До інших тяжких наслідків відносяться: заподіяння потерпілому тяжких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень, а також велика матеріальна шкода.

Своєрідними наслідками, вказаними в деяких статтях, є створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків. Така небезпека створюється внаслідок порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту, недоброякісного ремонту або пошкодження шляхів сполучення чи транспортних засобів. У технічній системі транспорту відбуваються певні зміни і створюється реальна можливість настання тяжких наслідків, тобто висока ступінь імовірності їхнього настання. Ці зміни в технічній системі транспорту порушують нормальне її функціонування, чим заподіюється шкода об'єкту злочину. Така небезпека (загроза) виступає і як ознака злочинного діяння, і як своєрідний наслідок, нерозривний з ним.

Обов'язковим у таких ситуаціях є встановлення причинного зв'язку між діянням особи і змінами, що відбулися в технічній системі транспорту.

При встановленні матеріальної шкоди, яка заподіюється транспортними злочинами, необхідно враховувати вартість знищених або пошкоджених транспортних засобів, вантажів, шляхів сполучення, споруд на них. При визначенні вартості транспортного засобу, та розміру матеріальних збитків слід керуватися нормами законодавства про ціни і ціноутворення та спеціальних нормативно-правових актів, якими передбачено порядок визначення розміру шкоди, заподіяної підприємству, установі, організації викраденням, нестачею, умисним знищенням, умисним псуванням матеріальних цінностей. Вартість викраденого майна визначається за роздрібними, закупівельними чи іншими цінами, що існували на момент вчинення злочину, а розмір відшкодування завданих злочином збитків – за відповідними цінами на час вирішення справи в суді. При цьому застосовуються встановлені для даних випадків нормативно-правовими актами кратність, коефіцієнти, індекси. Роздрібними визнаються не тільки державні фіксовані ціни, а й регульовані, а також договірні (вільні) ціни, за якими товари реалізуються. Викрадення, вимагання приватного майна, його привласнення, розтрата чи заволодіння ним шляхом шахрайства або зловживання службовим становищем, то розмір заподіяних потерпілому збитків слід визначати виходячи з вартості майна на момент вчинення злочину за роздрібними (закупівельними) цінами. Це стосується і тих випадків, коли вилучені у потерпілого предмети були створені ним у результаті трудової діяльності. Якщо потерпілий придбав майно за ринковими чи комісійними цінами, вартість повинна визначатися виходячи із цих цін на час вчинення злочину. За відсутності цін на майно його вартість може бути визначена шляхом проведення експертизи. Якщо умисел винного був спрямований на заволодіння майном у великих або особливо великих розмірах, але не був реалізований до кінця з причин, які від нього не залежали, вчинене слід розцінювати як замах на викрадення, вимагання чи інше заволодіння майном відповідно у великих чи особливо великих розмірах. При вчиненні посягання на власність групою осіб за попередньою змовою або організованою групою розмір визначається вартістю всього незаконно вилученого майна.

Література

1. Кримінальний кодекс України. Київ: Юрінком Інтер, 2001. 88 с.

2. Про транспорт: Закон України від 26 вер. 1994 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 11.

3. Бабанін С.В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Дніпропетровський держ. ун-т внутр. справ. Дніпропетровськ, 2008. 20 с.

4. Ємельяненко В.В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Нац. юрид. акад. України ім. Я. Мудрого. Харків, 2009. 20 с.

5. Матвійчук Я.В. Кримінальна відповідальність за порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту (порівняльно-правове дослідження): автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. КНУВС. Київ, 2009. 20 с.

УДК 343(043.2)

Рец В.В., здобувач вищої освіти
другого (магістерського) рівня,
Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ,
м. Дніпро, Україна
Науковий керівник: Березняк В.С., к.ю.н., с.н.с.

ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНА ПРИГОДА ЯК ОДИН ІЗ БАЗОВИХ ЕЛЕМЕНТІВ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

Дорожно-транспортні (автотранспортні) правопорушення у теорії кримінального права та відповідного розділу Кримінального кодексу України (далі – КК України), у якому зазначені кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, відносяться до правопорушень, які характеризуються необережною формою вини. Під ними розуміють сукупність усіх правопорушень, суб'єктивна сторона яких характеризується необережною формою вини у вигляді протиправної недбалості та протиправної самовпевненості, вчинених на території України за певний період часу (за стандартом це півріччя або рік у звітному форматі) і які характеризуються кількісними (стан, динаміка) та якісними (структура) показниками [1, с. 82-83]. Автотранспортні правопорушення слід пов'язувати із технічною необережністю, тобто порушенням експлуатації технічних засобів, машин, механізмів, або інших транспортних засобів. Слід зауважити, що транспортні засоби відносять до джерел підвищеної небезпеки, тому це пояснює підвищену увагу до періодичного формування статистичних даних