

Предмети злочинного порушення чинних на транспорті правил і їх класифікація

І.В. Скірський

кандидат юридичних наук, доцент кафедри правового регулювання економіки і правознавства, Вінницький навчально-науковий інститут економіки ТНЕУ

Стаття містить дослідження предметів злочину, що передбачає кримінальну відповідальність за порушення чинних на транспорті правил. Здійснено класифікацію предметів цього злочину відповідно кожного виду транспорту.

Ключові слова: предмет злочину, речові предмети злочину, процес управління транспортним засобом.

Статья содержит исследование предметов преступления, которое предусматривает криминальную ответственность за нарушение действующих на транспорте правил. Осуществлена классификация предметов данного преступления соответственно каждого вида транспорта.

Ключевые слова: предмет преступления, вещные предметы преступления, процесс управления транспортными средствами.

The article contains research of the article of crime which foresees criminal responsibility for violation of operating on a transport rules. Classification of the article of this crime is carried out accordingly every type of transport

Keywords: article of crime, material articles of crime, process of management a transport vehicle.

Постановка проблеми

Проблема предмета злочину в теорії кримінального права є на сьогодні дискусійною, особливо щодо визначення предметних і так званих безпредметних злочинів.

Предмет злочину має практичне та теоретичне значення. Він відіграє суттєву роль у з'ясуванні характеру скоєного, тому що суспільно небезпечне діяння стосовно одного й того ж предмета може мати різну кримінально-правову оцінку. Це пов'язано з тим, що предмет здебільшого є вираженням конкретних суспільних відносин, які виступають об'єктами посягання.

Аналіз диспозиції ст. 291 Кримінального кодексу України (далі – КК України) свідчить про те, що в її змісті законодавець не назвав предмета цього злочину [1], тим більше, що в літературі існує стала думка, що в банкетних диспозиціях предмета злочину взагалі не існує.

Для вирішення зазначеної проблеми необхідно, у першу чергу, звернутися до законів і підзаконних актів, що регламенту-

ють безпеку руху транспорту, який охороняється кримінально-правовою нормою, передбаченою ст. 291 КК України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

У юридичній літературі питанням кримінально-правової охорони чинних на транспорті правил певну увагу приділено такими вченими-криміналістами: О.О. Балабановим, С.В. Газімчуком, В.С. Гушлавським, В.С. Доненком, В.С. Касинюком, З.Г. Корчовою, О.М. Котовенко та іншими.

Уперше за незалежної України зазначеній проблемі була присвячена дисертація С.В. Бабіна у 2008 році. У цьому дослідженні здійснено класифікацію транспортних засобів, безпечний рух яких охороняється ст. 291 КК України. Стосовно предмета злочинних порушень чинних на транспорті правил автор дотримався наукових позицій, що цей злочин є, по суті, безпредметним [2, с. 11].

Не вирішені раніше частини загальної проблеми

Проблемі предмета злочину в теорії кримінального права приділено значну увагу, однак здебільшого в площині, коли в диспозиції статті названо предмети зовнішнього світу (матеріальні речі) або об'єкти інтелектуальної власності.

Теоретичне обґрунтування існування предмета злочину, передбаченого ст. 291 КК України, спонукало автора до цього дослідження.

Формування цілей статті

У цій публікації здійснено спробу на базі чинних нормативно-правових актів окреслити предмет злочинних порушень чинних на транспорті правил; здійснити класифікацію предметів залежно від їх функціонального призначення щодо нормального функціонування транспортної системи України.

Виклад основного матеріалу дослідження

У наукових колах немає єдиної точки зору стосовно предмета злочину в банкетних диспозиціях кримінального закону [3, с. 58]. Однак, на нашу думку, необхідно погодитися з позицією тих учених, які стверджують, що дійсно в банкетних диспозиціях матеріальний предмет не зазначено, але його замінюють інші матеріальні цінності [4, с. 51]. Так, у якості таких виступають певні процеси, що є умовами безпечної роботи транспорту. Це не свідчить про відсутність предмета, а вказує на його специфіку, що виявляється в суспільних відносинах, які охороняються ст. 291 КК України. Деякі порушення чинних на транспорті правил здійснюються шляхом безпосереднього впливу винної особи на процес управління водієм транспортним засобом. У такому разі водій змушений змінювати напрям руху транспорту або вживати необхідних заходів щодо його екстреної зупинки, що є причиною злочинних наслідків. Отже, очевидна ситуація, за якої предметом злочинного впливу є процес управління транспортним засобом. Під яким слід розуміти таке маніпулюван-

ня водієм (машиністом, пілотом, судноводієм) технічною системою транспортного засобу, яке надає йому певного напрямку в русі та швидкості.

Слід звернути увагу й на те, що для предмета злочину, передбаченого ст. 291 КК України, характерним є злочинний вплив на нього опосередковано через речові елементи, що забезпечують рух транспорту. При знищенні, пошкодженні, відключенні світлових знаків відбувається злочинний вплив на процес управління, що призводить до шкідливих наслідків, передбачених вказаною статтею.

У якості речових елементів можуть виступати такі предмети, які за функціональним призначенням можна класифікувати так:

І. Шляхи сполучення:

1. Шляхи залізничного сполучення.

Основним засобом для пересування залізничним транспортом є залізничні колії. За своєю структурою вони є складною інженерною спорудою, що забезпечує безпечний рух залізничного транспорту [5; 6]. Виділити будь-який елемент залізничного шляху неможливо, оскільки всі вони виконують загальне функціональне призначення.

2. Водні шляхи. Вони поділяються на морські та внутрішні, що використовуються суднами та іншими плавзасобами. З метою забезпечення безпеки руху водного транспорту водні шляхи обладнані необхідними навігаційними і гідротехнічними спорудами та іншими технічними засобами, передбаченими законодавством [7; 8].

3. Повітряні шляхи. Вони являють собою затверджений постійний маршрут для регулярних польотів повітряного транспорту, що забезпечені аеродромом і необхідним наземним обладнанням для безпечного зльоту та посадки повітряних суден [9].

Варто підкреслити, що на водні та повітряні шляхи зовнішній вплив неможливий. Небезпека процесу управління полягає і в інших порушеннях, а саме: створення перепон на водних шляхах, у межах повітряних маршрутів тощо.

4. Автомобільна дорога. Сучасна автомобільна дорога – це досить складна інженерна споруда, яка разом з її обладнанням є складовим компонентом комплексу системи забезпечення безпеки дорожнього руху. Автомобільна дорога, вулиця є частиною території, у тому числі в населеному пункті, призначену для руху транспортних засобів і пішоходів, з усіма розміщеними на ній спорудами. Дорога включає в себе одну або кілька проїзних частин, а також трамвайні колії, тротуари, узбіччя і розділювальні смуги, якщо вони є. Трамвайний шлях – це рельсова колія, яка разом із автомобільною дорогою становить єдине ціле і забезпечує рух трамвая.

До інших шляхових споруд належать мости, шляхопроводи, естакади, тунелі, засоби технічного регулювання дорожнього руху тощо [10; 11].

II. Засоби сигналізації

Для організації та безпеки руху залізничного транспорту біля залізничної колії встановлюються сигнальні шляхові знаки. Безпечне плавання суден забезпечується системою навігаційного обладнання, яке розташоване на береговій смузі та суходільних шляхах. Для убезпечення польотів літаків також існує система сигналізації, яка включає різновиди світосигнальних вогнів. Відповідні сигнали дають можливість здійснити безпечні зліт і посадку повітряного судна. Рух автомобільними шляхами, трамвайними коліями також забезпечується інформаційно-сигнальними засобами [12, с. 196].

III. Засоби зв'язку

Суттєву роль в організації руху залізничного, водного, повітряного, автомобільного та міського електричного транспорту відіграють засоби зв'язку. Вони забезпечують чітке функціонування складної транспортної системи держави. Для кожного виду транспорту існують специфічні засоби зв'язку, які допомагають водіям транспорту своєчасно приймати безпечні рішення з керування транспортними засобами. На водному транспорті за допомогою радіозв'язку забезпечується безпека судноплавства, обмін кореспонденції, подачі аварійних сигналів тощо. Для забез-

печення безпеки польотів на повітряному транспорті застосовуються різноманітні радіотехнічні системи, які використовуються з метою спрямування літака в район аеродрому (особливо в складних метеорологічних умовах), здійснення маневру заходу на посадку і контролю за рухом по злітно-посадковій смузі. На залізничному транспорті зв'язок застосовується для надання вказівок щодо обстановки маршрутів, організації маневрової, сортувальної, вантажної роботи та руху між станціями.

Перераховані компоненти: транспортні шляхи, засоби сигналізації та зв'язку, як вбачається з їх характеристик, виконують різні технічні функції та мають відмінні конструктивні властивості. Разом з тим, їхнє руйнування, пошкодження, відключення призводить до шкідливих змін охоронюваних кримінальним законом суспільних відносин. Тому ці елементи повинні мати спільні ознаки, що мають юридичне значення.

IV. Спеціальне їх призначення

Ця ознака виражається в забезпеченні нормального (безперебійного та безпечного) руху різних видів механічного транспорту.

Про спеціальне призначення окремих пристроїв ідеться в чинних на транспорті нормативних актах. Так, у Правилах технічної експлуатації залізниць України зазначено, що всі елементи залізничної колії (земляне полотно, верхня будова та штучні споруди) за міцністю, стійкістю і станом повинні забезпечувати безпечний і плавний рух поїздів із швидкостями, встановленими на відповідних ділянках.

Автомобільна дорога виконує важливу роль у безпеці транспортного руху, її стан повинен відповідати певним правилам, нормам і стандартам, передбаченим, зокрема в Законі України «Про дорожній рух» та інших підзаконних актах (наприклад, Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правила користування ними та охорони) [10; 14].

V. Придатність до експлуатації

Придатність – це такий стан або положення, за якого відповідні системи можуть

бути використані за призначенням. Тому випадки пошкодження або руйнування непридатних до експлуатації пристроїв (наприклад, ліній зв'язку, шляхів сполучення) не можна кваліфікувати за ст. 291 КК України. Не охоплюються цією ознакою придатні до експлуатації, але недіючі окремі пристрої, оскільки можуть бути введені в експлуатацію лише після попередньої перевірки їх придатності, виявлення та усунення можливих несправностей. Пошкодження таких пристроїв може, за наявності відповідних передумов, розглядатися як пошкодження державного майна.

VI. Особливий правовий статус

З метою захисту суспільства від руйнівних сил джерел підвищеної небезпеки, держава встановлює їх спеціальний правовий режим. Так, однією з умов забезпечення безпеки руху транспорту є суворе регламентація режиму роботи окремих пристроїв у сфері руху. Діючі на відповідних видах транспорту статути, кодекси, інструкції, правила, норми і стандарти встановлюють, що окремі пристрої та елементи повинні відповідати затвердженій документації та технічним умовам. Встановлюючи особливе правове становище окремих елементів і технічних пристроїв залізничного, водного, повітряного та авто-, мото- та іншого механічного транспорту, держава вводить той масштаб можливої та належної поведінки суб'єктів права, який є необхідним в умовах експлуатації та використання корисних властивостей транспортних засобів.

Висновки

Нормальне функціонування транспортної системи України забезпечується низ-

кою правових актів, у тому числі відповідними кримінально-правовими нормами.

Важливе значення для безпеки руху транспорту є норми, передбачені ст. 291 КК України, що мають бланкетний характер, тому як соціальні цінності, що охороняються кримінальним законом, передбачені в інших законах і підзаконних актах.

Детальний аналіз нормативної бази дав змогу зробити теоретичний висновок, що для такого виду злочинів можливий його предмет, як факультативна ознака об'єкта злочину. Цей предмет має свої особливості для кожного виду транспорту, у якості соціальних цінностей, що виступають предметом вказаного злочину є: по-перше, це процес управління транспортними засобами, який дає можливість водію того чи іншого транспортного засобу безпечно здійснювати його рух; по-друге, безперебійних рух транспортними засобами забезпечується відповідними шляхами сполучення, що повинні бути в певному безпечному стані, який регламентується відповідними правилами, нормами та стандартами; по-третє, безпечний рух транспорту забезпечується системою засобів сигналізації та зв'язку; по-четверте, речові елементи повинні мати спеціальне призначення і бути придатними для забезпечення безперебійного та безпечного руху транспортних засобів, які підпадають під охорону ст. 291 КК України; по-п'яте, залізничному, водному, повітряному, автомобільному та іншому транспорту притаманний особливий правовий режим його використання, який забезпечує охорону загальної сфери суспільних відносин від негативних наслідків впливу джерел підвищеної небезпеки.

Література:

1. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України : У 2 т. – Т. 2 / За заг. ред. П. П. Андрушка, В. Г. Гончаренка, Є. В. Фесенка. – 3-тє вид., перероб. та доп. – К. : Алерта; КНТ; Центр навчальної літератури, 2009. – 624 с.
2. Бабанін С. В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Кримінальне право та криминологія; кримінально-виконавче право» / С. В. Бабанін. – Дніпропетровськ : Дніпропетровський держ. ун-т внутр. справ, 2008. – 20 с.
3. Бондаренко О. С. Аналіз понятійного аспекту «безпредметних злочинів» у сфері службової діяльності та професійної діяльності, пов'язаної з наданням публічних послуг / О. С. Бондаренко

// Науковий вісник міжнародного гуманітарного університету. Сер. : Юриспруденція. – 2014. – № 9-2. – Т. 2. – С. 57-58.

4. *Панов М. І.* Кваліфікація злочинів при бланкетній диспозиції закону про кримінальну відповідальність / М. Панов, // Право України. – 2010. – № 9. – С. 47-55.

5. Правила технічної експлуатації залізниць України, затверджені наказом Міністерства транспорту від 20 грудня 1996 р. № 411 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>

6. Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 40. – С.184.

7. Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджено наказом Міністерства транспорту України від 20 листопада 2003 р. № 903 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>

8. Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджені Міністерством транспорту України від 16 лютого 2004 р. № 91 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>

9. Повітряний кодекс України // Відомості Верховної Ради України від 19 травня 2011 р. – № 48-49. – С. 536.

10. Закон України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 р. (у ред. від 14 липня 2015 р.) // Відомості Верховної Ради України. – 2015. – № 35. – С. 343.

11. Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>

12. *Осадчий В. І.* Об'єкт транспортних злочинів / В. І. Осадчий // Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право. Випуск 2 (14) 2012. – С. 194-201.

13. Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. // Відомості Верховної Ради України. – № 51. – С. 446.

14. Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правила користування ними та охорони, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 р. № 198 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>