

## СТАНОВЛЕННЯ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ТРАНСПОРТНІ ЗЛОЧИНИ В УКРАЇНІ

*Ментов Микола Ігорович*

*Аспірант 2-го року навчання факультету соціології та права НТУУ «КПІ»*

*Науковий керівник:*

***Осадчий В.І.***

*д.ю.н., професор кафедри теорії права та держави*

*факультету соціології та права НТУУ «КПІ»*

Транспорт є однією з найважливіших складових частин інфраструктури економіки нашої країни, а подальше вдосконалення нормативного-правового регулювання та забезпечення правової охорони його функціонування, багато в чому визначають успішну діяльність держави в цій сфері.

Безпека функціонування транспорту є частиною національної безпеки країни, стан його розвитку відображає рівень цивілізації суспільства, а, отже, актуалізує формування державної політики з убезпечення дорожнього руху, охорони життя та здоров'я його учасників, власності, довкілля та інших суспільних відносин в Україні. У зв'язку з цим особливої уваги заслуговує стан захищеності та кримінально-правової охорони експлуатації залізничного, повітряного, автомобільного, міського електричного, водного транспорту та магістрального трубопровідного, так як ці види транспорту, складаючи основу транспортної системи, охоплюють всі сфери економіки.

Дослідження витоків кримінально-правового регулювання транспортної галузі показує, що за виключенням гужового транспорту, таке регулювання з'явилося відносно недавно. Одна із перших згадок про кримінальну відповідальність за порушення порядку пересування транспорту зустрічається в законодавстві XVII в. На той час, після підписання Переяславського акту 1654 р. в Україні поступово стало поширюватись російське законодавство, зокрема одним з найвідоміших законодавчих актів Російської імперії, який також мав силу і для українського населення, стало Соборне Уложення 1649 року. Так, згідно зі ст.17 гл. 22 Соборного уложення 1649 р., кримінальної відповідальності підлягала особа, яка “с похвалы или с пьянства, или умыслом

наскочет на лошади на чью жену, и лошадыю ея стопчет и повалит, и тем ее обесчестит, или ея изувечит”.

В той же час вводилося поняття для кримінальної кваліфікації злочинів у разі невинного заподіяння шкоди (казусу). Наприклад, дії наїзника, який “без хитрости” (за випадковим збігом обставин) не зміг втримати коней, заподіявши смерть потерпілому. Слід зазначити, що в Соборному уложенні 1649 р. встановлювалася як кримінальна, так і цивільно-правова відповідальність за окремі порушення порядку пересування гужового і водного транспорту.

У зв’язку з появою нових видів транспортних засобів, насамперед залізничного транспорту, і розвитком транспортної інфраструктури в Російській імперії був розроблений проект Уложення про покарання кримінальні та виправні, затверджений в 1845 р. і в якому була значно розширена група норм, що передбачали відповідальність за вчинення злочинів проти безпеки руху транспорту.

Постановою ЦВК і РНК СРСР від 23 січня 1931 року вводиться відповідальність за злочини, що дезорганізують роботу транспорту. Зокрема, ч.1 ст.56 передбачала покарання “за порушення працівниками транспорту трудової дисципліни (порушення правил руху, недоброякісний ремонт рухомого складу та колії тощо), коли це порушення спричинило або могло спричинити пошкодження або знищення рухомого складу, колії та шляхових споруд, простій вагонів та суден, та за інші дії, що спричиняють зрив (невиконання) накреслених урядом планів перевезень або загрозу правильності та безпеці руху”.

Таким чином, зважаючи на особливу роль транспорту у розвитку народного господарства СРСР і зміцненні обороноздатності, відбувалося безперервне вдосконалення кримінального законодавства в сфері боротьби з посяганнями на безпечну роботу транспорту. В результаті в кримінальному законодавстві країни склалася певна система норм про транспортні злочини. При цьому слід відзначити відсутність системи транспортних злочинів, недосконалість конструкцій окремих норм та наявність прогалин у кримінальному законодавстві.

В Україні з 1 квітня 1961 року був введений в дію Кримінальний Кодекс УРСР, де передбачалися серйозні зміни щодо системи кримінально-правових норм в сфері транспортних злочинів. Зокрема, він містив норми, що тією чи іншою мірою мали відношення до охорони діяльності транспорту: диверсія (ст.60), шкідництво (ст.61), порушення правил міжнародних польотів (ст.76), порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту (ст.77), пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст.78), порушення правил руху автотранспорту, особою, яка не є працівником транспорту (ст.216), порушення діючих на транспорті правил (ст.217 КК).

В цілому Кодекс більш чітко регулював охорону функціонування транспорту. Питання кваліфікації злочинів вирішувались з часом в результаті появи в кодексі нових складів злочинів: керування транспортними засобами в стані сп'яніння (215-1); випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів (ст.215-2), угон автотранспортних засобів (ст.215-3), допуск до керування транспортними засобами водіїв, які перебувають у стані сп'яніння (ст.215-4), примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (ст.217-4).

5 квітня 2001 року був прийнятий чинний КК. Серед багатьох новел кодексу виокремлено захист безпечного функціонування транспорту. Крім того, важливим було узгодження норм Кримінального кодексу України 2001 року із Законом України "Про транспорт", кодексами окремих видів транспорту та іншими законодавчими і нормативними актами.

Слід зазначити, що саме генезис кримінальної відповідальності за примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків в законодавстві України пов'язується із нормами міжнародного кримінального права, які спрямовані на боротьбу з тероризмом. Ці норми значною мірою були імплементовані в КК України.