

Тези вступної доповіді В.М. Ткачова на всеукраїнській науково-практичній конференції « Відповідальність за злочини на транспорті" - 2010»

Шановні колеги!

Шановні учасники конференції !

В такому широкому складі конференція зібрана за ініціативою Всеукраїнської профспілки пілотів і на мій погляд з актуальною на сьогоднішній день темою - " Відповідальність за злочини на транспорті". Проблематика притягнення до кримінальної відповідальності саме за цей вид злочинів в даний час актуальна не тільки для повітряного а і для працівників інших видів транспорту – залізничного, водного.

Що стосується відповідальності передбаченої ст.276 Кримінального кодексу України, то **безпосереднім об'єктом** даного злочину є правила безпеки руху або експлуатації залізничного, водного, або повітряного транспорту. Його додатковим факультативним об'єктом виступають життя та здоров'я фізичної особи, власність, довкілля та інші як матеріальні так і нематеріальні блага. Що стосується **об'єктивної сторони злочину**, остання характеризується трьома складовими, а саме;

- 1) Безпосереднє порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту відповідним працівником або недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку, що призвело до настання негативних наслідків
- 2) Настання негативних наслідків, залежно від яких кваліфікується в частині другій та третій ст.276 Кримінального кодексу
- 3) Наявність причинного зв'язку між діями та наслідками.

Що стосується поняття правил безпеки руху або експлуатації транспорту, то під ними розуміється будь який нормативно – правовий акт, який може мати найменування не лише " Правила" , а й " Інструкція" , " Положення" , " Наказ" тощо. От від цього розмаїття нормативно-правових актів, регулюючих ці питання в транспортних галузях і відштовхуються правоохоронні органи порушуючи кримінальні справи за цим складом злочинів. На жаль, за останні роки таких правил під різними найменуваннями видано по кожній галузі більш ніж достатньо. Але і в цьому напрямку діяльності до галузевих адміністрацій є ряд запитань.

Як приклад по залізничній галузі: Незважаючи на той факт, що всі основні положення правил безпеки руху сконцентровані в Правилах технічної експлуатації залізниць України затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20.12.1996р. №411 та в Інструкції з сигналізації на залізницях України затвердженої наказом Укрзалізниці від 23.06.2008р. № 747, окремі положення з цих питань регламентуються також окремими Інструкціями по напрямках діяльності, які відпрацьовуються відповідними Головними управліннями Укрзалізниці та затверджуються наказами Укрзалізниці. Але кожний розробник рахує за доцільне прибавити в організацію безпеки руху своє бачення проблемних питань, не рахуючись з тим, що їх можливо вирішити тільки в централізованому порядку, які будуть обов'язковими для виконання для всіх працівників галузі а не тільки для працівників окремої служби. Така самодіяльність призвела до того, що і по цей час на залізничному транспорті неврегульованими питаннями безпеки руху залишаються:

1. Порядок взаємообміну сигналами машиніста поїзда і провідників пасажирських вагонів при відправленні поїзда зі станції, який би виключав можливість зрушення поїзда під час посадки – висадки пасажирів
2. Порядок подачі машиністом сповіщального сигналу про відправлення поїзда
3. Порядок та спосіб реалізації провідником вагону вимог пункту 16.20 ПТЄ щодо вжиття заходів до зупинки поїзда в разі наявності перешкоди до його безпечного прямування
4. Єдиного типового порядку відправлення поїзда у населених пунктах, де машиністом не подаються сповіщальні сигнали

Але замість пропозицій щодо внесення змін і доповнень у Правила технічної експлуатації залізниць України та Інструкцію із сигналізації на залізницях України всі нестиківки з цього приводу пропонується усувати додатковими Інструкціями на рівні структурних підрозділів, що не завжди виконується і призводить до непередбачуваних подій з негативними наслідками як для пасажирів так і працівників.

Необхідно відмітити, що в ряді випадків на безпеку руху впливає і людський фактор, в тому числі і недбале ставлення до виконання своїх посадових обов'язків та особистої безпеки на об'єктах транспорту.

Так, за 2008 – 2009 роки по Укрзалізниці зареєстровано 1672 транспортних подій. Загибло 2 залізничника, травмовано 9. Притягнуто до дисциплінарної відповідальності різного ступеня 2909 працівників. Порушено шість кримінальних справ. Дещо інша картина з пасажирами, події з якими віднесені до категорії нещасних випадків не виробничого характеру. Так, тільки на станціях за останні два роки потерпіло 913 пасажирів, із яких померло 549.

Що стосується співвідношення національного кримінального законодавства і вирішення аналогічних питань ближніми державами-сусідами, необхідно зазначити, що наше рідне законодавство більш суворо оцінює такі діяння. Так, диспозиції ст. ст. 263 та 266 Кримінального кодексу Росії передбачають притягнення до кримінальної відповідальності тільки за настання тяжких наслідків, а саме нанесення тяжких тілесних ушкоджень або смерті потерпілої особи внаслідок порушення правил безпеки руху або недоброякісного ремонту транспортних засобів та їх випуск в експлуатацію з технічними неполадками.

При цьому до тяжких наслідків не відносяться тілесні ушкодження середньої тяжкості. А питання недоброякісного ремонту рухомого складу, колій, засобів сигналізації та зв'язку, завдання шкоди довкіллю що не тягнуть за собою тяжких наслідків взагалі до кримінальних діянь не відносяться, а вирішуються в порядку цивільного судочинства з погашенням матеріальних збитків винною особою.

В нас навпаки – кримінальна відповідальність настає за все вище перераховане починаючи не з настання тяжких наслідків, а тільки із загрози створення небезпеки для життя і здоров'я особи, в тому числі за пунктом 2 ст. 276 КК з нанесення з тілесних ушкоджень потерпілій особі середньої тяжкості або заподіяння великої матеріальної шкоди. Звертає на себе увагу і відсутність визначення меж небезпеки для життя і здоров'я людей або настання інших

тяжких наслідків, що автоматично делегує право визначати таку межу посадовими особами правоохоронних органів, що вже може слугувати підґрунтям для зловживань та дозволяє застосувати кримінальне переслідування до будь якого працівника транспорту від слюсаря до генерального директора. Аналогічно із питаннями недоброякісного ремонту рухомого складу, колій, засобів сигналізації та зв"язку. Тобто по диспозиції статті тільки за схід вагонів без тяжких наслідків, при наявності винної особи, якими як правило призначаються монтери колії або слюсар – вагонник який ремонтував колісну пару років три назад, можна отримати до трьох років позбавлення волі.

Думаю, що аналогічні проблеми існують і в інших транспортних галузях, які будуть висвітлені в доповідях учасників конференції з постановкою проблем щодо визначення об"єктивної сторони таких злочинів, відповідними висновками та конкретними пропозиціями щодо внесення змін і доповнень до діючої ст..276 Кримінального кодексу України.

Дякую за увагу.