

*Мисливий Володимир Андрійович*  
доктор юридичних наук, професор  
проректор з наукової роботи  
Дніпропетровського державного  
університету внутрішніх справ

*Бабанін Сергій Володимирович*  
кандидат юридичних наук  
викладач кафедри кримінального права  
та кримінології  
Дніпропетровського державного  
університету внутрішніх справ

## **ПОРУШЕННЯ ПРАЦІВНИКОМ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ЗА КРИМІНАЛЬНИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ ОКРЕМИХ ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН**

З моменту виникнення авіації виникла проблема забезпечення безпеки авіапольотів. На відміну від інших видів транспорту відмови двигунів у польотах практично завжди призводять до неминучих катастрофічних наслідків. У середньому щорічно в світі стається близько 60 авіаційних катастроф, в 35 з яких гинуть усі пасажери та екіпаж. Близько двох тисяч людських життів щорічно забирають авіаційні катастрофи. Їх аналіз у світовому масштабі показує, що загальний шанс на спасіння у такій катастрофі при польотах на великих реактивних авіалайнерах значно вищий, порівняно з невеликими літаками.

Кримінальний кодекс України у ст. 276 КК України встановлює відповідальність за порушення працівником повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспорту. Ця норма не є новелою кримінального законодавства України та зарубіжних країн. Кримінально-правові проблеми злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту, у тому числі порушення працівником повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспорту, досліджувалися вченими України, зокрема, О.О. Балобановим, В.І. Борисовим, С.В. Гізімчуком, В.С. Гуславським, В.В. Доненком, В.І. Касинюком, З.Г. Корчевою, О.М. Котовенком, В.А. Мисливим, О.В. Негодченком, О.М. Опальченком, В.М. Пруссом, В.П. Тихим та іншими. У витоків, а також серед сучасних досліджень цієї проблематики знаходяться фундаментальні наукові праці відомих російських вчених В.К. Глистіна, С.О. Домахіна, В.І. Жульова, О.І. Коробєєва, Б.О. Курінова, В.В. Лук'янова, І.Г. Маландіна, В.І. Ткаченко, О.І. Чучаєва та багатьох інших криміналістів.

Проте питання удосконалення цієї норми залишається актуальним. Про це свідчать, зокрема, зміни та доповнення, які вносилися до неї законодавцем. Так, у КК України 1960 р. до цієї норми (ст. 77) двічі вносились зміни та доповнення. Стаття 276 КК України 2001 р. також вже зазнала змін після її прийняття. Проведення порівняльного аналізу цієї норми зі схожими за об'єктивними та суб'єктивними ознаками нормами КК окремих зарубіжних країн дозволить вирішити доцільність та шляхи подальшого її вдосконалення.

Стаття 276 КК України складається з трьох частин. У частині першій встановлено відповідальність за порушення працівником залізничного, водного або повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспорту, а також недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку, якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків. Тобто у технічній системі транспорту відбуваються певні зміни і створюється реальна можливість настання тяжких наслідків. Ці зміни в технічній системі транспорту порушують нормальне її функціонування, чим заподіюється шкода об'єкту злочину. Частини друга та третя ст. 276 КК України містять кваліфікуючі та особливо кваліфікуючі ознаки цього злочину: спричинення

середньої тяжкості чи тяжких тілесних ушкоджень, заподіяння великої матеріальної шкоди (ч. 2), спричинення загибелі людей (ч. 3).

Відповідальність осіб, які не є працівниками повітряного транспорту, за порушення правил безпеки польотів повітряних суден передбачена у ст. 281 КК України. При цьому ця відповідальність у цілому є більш суворою, ніж працівників повітряного транспорту. Так, за спричинення тяжких тілесних ушкоджень у разі порушення правил безпеки польотів повітряних суден працівник повітряного транспорту несе відповідальність за ч. 2 ст. 276 КК України, яка передбачає покарання у виді позбавлення волі від двох до семи років, а особа, яка не є працівником повітряного транспорту, за аналогічне діяння повинна притягуватись до відповідальності за ч. 3 ст. 281 КК України, яка передбачає покарання у виді позбавлення волі від п'яти до дванадцяти років. За спричинення загибелі людей працівник повітряного транспорту карається позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років (ч. 3 ст. 276 КК України), а не працівник – від п'яти до дванадцяти (ч. 3 ст. 281 КК України). Разом з тим, порушення правил безпеки залізничного чи водного руху або експлуатації такого транспорту, що спричинило загибель людей, вчинене особою, яка не є працівником залізничного чи водного транспорту, карається максимально позбавленням волі до п'яти років (ст. 291 КК України).

Визначення доцільності та шляхів можливого вдосконалення ст. 276 КК України, потребує, на нашу думку, проведення порівняльного аналізу із кримінальним законодавством країн – колишніх республік СРСР.

Всі ці п'ятнадцять країн містять у своїх КК норми, які передбачають відповідальність за порушення працівником повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспорту. Проте підходи законодавців цих країн щодо криміналізації досліджуваного діяння різняться.

Так, неоднаковим є підхід щодо визначення суб'єкта такого діяння. Кримінальні кодекси дев'яти з порівнюваних країн в якості суб'єкта аналізованого злочину визнають особу, яка зобов'язана дотримуватися правил на повітряному транспорті внаслідок виконуваної роботи або займаної посади (ст. 263 КК Російської Федерації, ст. 314 КК Республіки Білорусь, ст. 295 КК Республіки Казахстан, ст. 211 КК Республіки Таджикистан, ст. 262 КК Азербайджанської Республіки, ст. 280 КК Киргизької Республіки, ст. 325 КК Туркменістану, ст. 241 КК Республіки Вірменія, ст. 275 КК Республіки Грузія). Таке формулювання ознак суб'єкта цього злочину відповідає ознакам, передбаченим ст. 208 Модельного Кримінального кодексу, прийнятого 17 лютого 1996 р. на сьомому пленарному засіданні Міжпарламентської Асамблеї держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав.

Кримінальні кодекси чотирьох з порівнюваних країн, у тому числі і КК України, суб'єктом аналізованого злочину визнають працівника транспорту (ст. 276 КК України, ст. 263 КК Республіки Молдова, ст. 83 КК Естонської Республіки, ст. 257 КК Латвійської Республіки). КК Республіки Узбекистан суб'єктом порушення правил безпеки руху та експлуатації повітряного транспорту визнає особу, яка керує таким транспортом (ст. 260). КК Литовської Республіки суб'єктом такого порушення називає особу, яка недоброякісно здійснювала догляд за транспортними засобами (ст. 278).

На нашу думку, оскільки на сьогоднішній день транспортні засоби можуть перебувати у будь-якій власності, у тому числі і у приватній, спричинення суспільно небезпечних наслідків від порушення правил на транспорті залежить не від наявності чи відсутності у особи трудових відносин з транспортним підприємством, а від характеру виконуваної нею діяльності щодо дотримання правил безпеки руху та експлуатації транспорту. Тому вважаємо, що відповідальність осіб, які є працівниками транспорту, і осіб, які такими не є повинна передбачатись у одній кримінально-правовій нормі. Отже, формулювання суб'єкта аналізованого злочину як «особи, яка зобов'язана дотримуватися правил на транспорті внаслідок виконуваної роботи або займаної посади» є, на наш погляд, більш прийнятним.

Наступним елементом складу злочину про порушення правил безпеки руху та експлуатації повітряного транспорту, підходи щодо якого різняться у законодавців країн – колишніх республік СРСР, є об'єктивна сторона, а саме визначення суспільно небезпечних наслідків. Чотири країни, серед яких і Україна, залишили з часів СРСР у кримінальному законодавстві відповідальність за створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків при порушенні правил безпеки руху або експлуатації транспорту (ч. 2 ст. 77 КК України 1960 р., ч. 1 ст. 276 КК України 2001 р., ч. 4 ст. 295 КК Республіки Казахстан, ч. 3 ст. 278 КК Литовської Республіки, ч. 2 ст. 83 КК Естонської Республіки). Інші країни – республіки колишнього СРСР кримінально караним визнають лише таке порушення правил на транспорті, які призвели до реальних суспільно небезпечних наслідків. Проте підходи до криміналізації настання таких наслідків також не є однаковими. Так, чотири з порівнюваних країн суспільно небезпечними наслідками визнають лише заподіяння шкоди здоров'ю або життю людини (ст. 263 КК Російської Федерації, ст. 295 КК Республіки Казахстан, ст. 262 КК Азербайджанської Республіки, ст. 275 КК Республіки Грузія). Інші порівнювані країни, у тому числі і Україна (ч. 2 ст. 276 КК), крім шкоди здоров'ю або життю людини, суспільно небезпечними наслідками визнають заподіяння великої або особливо великої матеріальної шкоди (ст. 314 КК Республіки Білорусь, ст. 211 КК Республіки Таджикистан, ст. 280 КК Киргизької Республіки, ст. 325 КК Туркменістану, ст. 241 КК Республіки Вірменія, ст. 263 КК Республіки Молдова, ст. 278 КК Литовської Республіки). КК Естонської Республіки до суспільно небезпечних наслідків відносить нещасні випадки з людьми, катастрофу, аварію або інші тяжкі наслідки (ст. 83); КК Латвійської Республіки – суттєві порушення роботи транспорту (ч. 1 ст. 257), катастрофу, аварію або інші тяжкі наслідки (ч. 1 ст. 257); КК Республіки Узбекистан – людські жертви, катастрофу або інші тяжкі наслідки (ч. 3 ст. 260).

На нашу думку, необережне створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків при порушенні правил безпеки руху або експлуатації транспорту не становить такого ступеня суспільної небезпеки, який потребує встановлення кримінальної відповідальності. Для запобігання вчиненню таких діянь достатньо більш оперативних заходів дисциплінарної та адміністративної відповідальності.

Аналогічний підхід, на наш погляд, повинен бути і до встановлення відповідальності за заподіяння великої матеріальної шкоди при порушенні правил безпеки руху та експлуатації транспорту. Велика матеріальна шкода – оціночне поняття. Законодавець не дає визначення мінімального розміру матеріальної шкоди, внаслідок спричинення якої настає кримінальна відповідальність за ст. 276 КК. Звернення до розділу VI КК “Злочини проти власності” показує, що у ньому немає норми, яка встановлювала б кримінальну відповідальність за необережне пошкодження майна без спричинення якихось інших тяжких наслідків. У випадках пошкодження вантажу, транспортного засобу і т.п. повинні застосовуватися засоби адміністративної та цивільної відповідальності.

Підходи щодо пеналізації порушення правил безпеки руху та експлуатації повітряного та інших видів транспорту у країнах колишнього СРСР також неоднакові. Найбільш суворі санкції за це діяння у разі спричинення смерті двох або більше людей передбачені КК Киргизької Республіки – від семи до п'ятнадцяти років позбавлення волі, КК Латвійської Республіки – від трьох до п'ятнадцяти років позбавлення волі, КК Республіки Молдова – від п'яти до п'ятнадцяти років позбавлення волі. Найбільш м'які санкції за це діяння передбачають КК Російської Федерації – до семи років позбавлення волі, КК Республіки Білорусь – від двох до семи років позбавлення волі. КК України за це діяння передбачає від п'яти до десяти років позбавлення волі (ч. 3 ст. 276 КК).

На нашу думку, передбачення тривалих строків позбавлення волі за аналізований злочин не сприятиме досягненню такої мети покарання як виправлення засуджених і, відповідно, запобігання вчиненню нових злочинів засудженими. Тому ми є прихильниками встановлення максимального строку позбавлення волі за це діяння до 10 років.

Вибірковий аналіз КК інших зарубіжних країн дозволяє стверджувати про відсутність єдиних підходів щодо криміналізації та пеналізації порушення працівником транспорту правил безпеки руху та експлуатації транспорту.

Так, серед вивчених КК можна виділити кодекси, які у нормах передбачають відповідальність спеціальних суб'єктів: особа, яка керує транспортним засобом, працівник транспорту (ст. 343 КК Республіки Болгарія), особа, яка здійснює відповідну діяльність (ч. 2 ст. 129 КК Японії). Разом з тим КК багатьох країн місять норми, за якими відповідальність несе будь-яка особа, яка винна у порушенні правил на транспорті (ст. 237 КК Швейцарії, ст. 3 гл. 13 КК Швеції та ін.).

Відповідальність за створення небезпеки настання суспільно небезпечних наслідків передбачають КК Данії (§ 184), КК Нідерландів (ст. 169) та ін.

Проведений порівняльний аналіз зарубіжного законодавства, що встановлює відповідальність за порушення працівником транспорту правил безпеки руху та експлуатації транспорту, дозволяє сформулювати пропозиції щодо вдосконалення кримінального законодавства України: передбачити кримінальну відповідальність працівників і не працівників транспорту за порушення правил безпеки руху та експлуатації залізничного, водного або повітряного транспорту у одній нормі. Така відповідальність повинна наставати лише за реальне заподіяння шкоди життю або здоров'ю людини. За спричинення загибелі людей санкції цих норм не повинні перевищувати десяти років позбавлення волі.

#### ***Список використаних джерел:***

1. Кримінальний кодекс України 1960 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?page=4&nreg=2002-05> – Заголовок з екрану.
2. Кримінальний кодекс України (зі змінами та доповненнями станом на 1 вересня 2009 р.) – Х: ТОВ „Одісей”, 2009. – 296 с.
3. Уголовный кодекс Латвийской Республики / Науч. ред. канд. юрид. наук А.И. Лукашова и канд. юрид. наук Э.А. Саркисовой. Перевод с латышского канд. юрид. наук А.И. Лукашова — СПб: Издательство «Юридический центр Пресс», 2001 — 313 с.
4. Уголовный кодекс Литовской Республики 2000 г. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1243877&subID=100107735,100107738,100107784,100108012#text> – Заголовок з екрану.
5. Уголовный кодекс Эстонской республики / Науч. ред. и перевод с эстонского В.В. Запелалова — СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2001 — 262 с.
6. Уголовный кодекс Республики Беларусь / Предисловие проф. Б.В. Волженкина — СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2001 — 474 с.
7. Уголовный кодекс Республики Таджикистан — СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2001. — 410 с.
8. Уголовный кодекс Азербайджанской Республики / Науч. ред., предисловие докт. юрид. наук, проф. И.М. Рагимова. Перевод с азербайджанского Б.Э. Аббасова – СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2001 — 325 с.
9. Собрание законодательства Российской Федерации - № 25 - 1996.
10. Уголовный кодекс Республики Узбекистан — СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2001. — 338 с.
11. Уголовный кодекс Грузии / Науч. ред. З.К. Бигвава. Перевод с грузинского И. Мериджанашвили — СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2002 — 409 с.
12. Уголовный кодекс Республики Казахстан - СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2001 — 466 с.
13. Кримінальний кодекс Киргизької Республіки [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.legislationline.org/ru/documents/action/popup/id/14305/preview> – Заголовок з екрану.
14. Кримінальний кодекс Республіки Молдова [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.legislationline.org/ru/documents/action/popup/id/14700/preview> – Заголовок з екрану.

15. Кримінальний кодекс Туркменістану [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.legislationline.org/ru/documents/action/popup/id/14380/preview> – Заголовок з екрану.
16. Кримінальний кодекс Республіки Вірменія [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://www.base.spinform.ru/show\\_doc.fwx?regnom=7472&page=5](http://www.base.spinform.ru/show_doc.fwx?regnom=7472&page=5) – Заголовок з екрану.
17. Уголовный кодекс Голландии / Науч. ред. докт. юрид. наук, заслуженный деятель науки РФ, проф. Б.В. Волженкин, пер. с англ. И.В. Мироновой. 2-е изд. — СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2001. — 510с.
18. Уголовный кодекс Дании / Науч. ред., предисловие канд. юрид. наук С.С. Беляева. Перевод с датского и английского С.С. Беляева, А.Н. Рычевой — СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2001 — 230 с.
19. Уголовный кодекс Швейцарии / Науч. ред., предисловие и перевод с немецкого канд. юрид. наук А.В. Серебренниковой — СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2002 — 350 с.
20. Уголовный кодекс Республики Болгария / Науч. ред. канд. юрид. наук, проф. А.И. Лукашова, перевод с болгарского Д.В. Милушева, А.И. Лукашова — СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2001 — 298 с.
21. Модельный Уголовный кодекс (с изменениями на 16 ноября 2006 года) [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://www.kodeks.ru/noframe/aids?d&nd=901781490&prevDoc=901781490&spack=110listid%3D010000000100%26listpos%3D22%26lsz%3D25%26nd%3D8000009%26nh%3D0%26prevdoc%3D901797182%26start%3D20%26> – Заголовок з екрану.
22. Уголовный кодекс Швеции / Науч. ред. Н.Ф. Кузнецова, С.С. Беляев — СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2001 – 320 с.