

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проекту Закону України “Про внесення змін до Кримінального кодексу України (щодо підвищення ефективності забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту)”

1. Обґрунтування необхідності прийняття проекту Закону

Недотримання правил безпеки руху та експлуатації транспорту призводить до значних матеріальних втрат, людських жертв та тяжких екологічних наслідків. І хоча чинним законодавством передбачено адміністративну та кримінальну відповідальність за такі правопорушення, однак окремі положення законодавства України, зокрема ст. 276 Кримінального кодексу України вступають у протиріччя зі світовою практикою та порушують права людини.

З диспозиції частини першої статті 276 КК України вбачається, що кримінальна відповідальність настає на ранніх стадіях, а саме з моменту хоча б створення небезпеки настання негативних наслідків. При цьому законодавцем практично не визначено конкретних меж створення такої небезпеки, що в окремих випадках уможлиблює притягнення до кримінальної відповідальності осіб фактично за будь-які порушення технологічного процесу незалежно від настання наслідків. Подібна невизначеність законодавства створює неоднозначність розуміння і застосування правової норми судами та іншими державними органами, що відкриває можливість для різних зловживань і підриває авторитет закону в цілому.

Так, згідно наданої Державною судовою адміністрацією України інформації, якщо у 2001 році за ст. 276 КК України було засуджено 4 осіб, то у 2008 році їх кількість збільшилась у 6,5 разів - до 26 осіб (з них 17 осіб засуджено за ч. 1; 7 осіб за ч. 2; 2 осіб за ч. 3 ст. 276 КК України). Проте, разом зі збільшенням загальної кількості засуджених за порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту змінилась і кількість осіб, справи відносно яких закрито за вироками, що набрали законної сили: у 2002 році - 11, у 2005 році - 27, у 2008 році - 28 (з них 25 осіб за ч. 1; 2 осіб за ч. 2; 1 особа за ч. 3 ст. 276 КК України). Подібні тенденції також спостерігаються стосовно кількості засуджених осіб за вироками, що набрали законної сили, звільнених від покарання: у 2001 році - 3, у 2005 - 22, у 2008 році - 21 (з них 12 осіб за ч. 1; 7 осіб за ч. 2; 2 особи за ч. 3 ст. 276 КК України).

Вищезазначене, а також співвідношення кількості засуджених осіб за ст. 276 КК України, та виправданих осіб, справи відносно яких закрито і звільнених від покарання (за період з 2001 р. по 2009 р. - 158 осіб та 261 особа відповідно) може свідчити про те, що судові і правоохоронні органи розуміючи незначний ступінь та характер суспільної небезпеки злочину, що передбачений, зокрема частиною першою ст. 276 КК України, а також

осіб, які їх вчиняють, недосконалість відповідних кримінально-правових норм та інші чинники, у такий спосіб намагаються мінімізувати необгрунтовано завищений законодавцем карально-репресивний вплив статті 276 КК України.

Не гармонізовано з розділом VI Кримінального кодексу України (злочини проти власності) і, закріплене у частині другій ст. 276 КК України, поняття завдання матеріальної шкоди власності, довкіллю тощо, яка зазвичай згідно з нормами матеріального права (якщо не настала загибель людей) повинна вирішуватись у порядку передбаченому цивільним судочинством. При цьому санкції ст. 276 КК України передбачають значно суворіші покарання, ніж за ідентичні необережні злочини проти власності.

До цього часу, в транспортних галузях також не вирішено питання уніфікації правил безпеки руху та експлуатації транспорту, що дозволяє в окремих випадках регламентувати їх окремими відомчими підзаконними нормативно-правовими актами (зокрема, інструкціями для певних категорій працівників тощо), невиконання ж їх іншими категоріями працівників незалежно від підстав може кваліфікуватись як злочинна недбалість.

Проект Закону України “Про внесення змін до Кримінального кодексу України (щодо підвищення ефективності забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту)” розроблено з урахуванням положень Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, документів Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), Модельного Кримінального кодексу, а також позитивного зарубіжного досвіду країн пострадянського простору (Балтії, Росії, Білорусії тощо), високорозвинених держав Європи (Болгарії, Голандії, Данії, Швеції, Швейцарії).

2. Цілі і завдання прийняття проекту Закону

Метою законопроекту є приведення законодавства України про кримінальну відповідальність з питань забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту у відповідність до загальновідомих норм, принципів міжнародного права та міжнародних стандартів, підвищення ефективності запобігання та протидії злочинним порушенням правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту з врахуванням позитивного зарубіжного досвіду країн пострадянського простору та високорозвинених європейських держав.

3. Загальна характеристика і основні положення проекту Закону

Проектом Закону України “Про внесення змін до Кримінального кодексу України (щодо підвищення ефективності забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту)” пропонується виключити з частини першої статті 276 Кримінального кодексу України слова “якщо це

створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків” і розширити її зміст доповнивши текстом - “якщо це спричинило потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або заподіяли велику матеріальну шкоду” після слів “засобів сигналізації та зв'язку”.

Враховуючи вищезазначене, у законопроекті передбачається виключення частини другої статті 276 Кримінального кодексу України - “ті самі діяння, якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або заподіяли велику матеріальну шкоду”. При цьому передбачається, що частина третя статті 276 чинного Кримінального кодексу України після внесених змін стане, відповідно, частиною другою.

Тобто, згідно законопроекту кримінальна відповідальність за статтею 276 Кримінального кодексу України повинна наставати не за будь-яке абстрактне створення небезпеки, а лише за реальне заподіяння шкоди життю або здоров'ю людини з необережності. Адже, згідно з нині чинною редакцією диспозиції ч. 1 ст. 276 КК України, небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків гіпотетично становлять практично будь-які порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту (як джерела підвищеної небезпеки), оскільки вони можуть спричинити аварію чи катастрофу.

4. Стан нормативно-правової бази у даній сфері правового регулювання

Дана сфера правовідносин регулюється Повітряним кодексом України, Законами України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», Правилами польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України, що затверджені наказом Міністерства транспорту України від 16 квітня 2003 року № 293, Кримінальним та Кримінально-процесуальним кодексом України тощо.

5. Фінансово-економічне обґрунтування

Прийняття цього проекту Закону України не передбачає додаткових виплат з Державного бюджету України, та не потребує внесення змін до інших нормативно-правових актів.

6. Прогноз соціально-економічних та інших наслідків прийняття Закону

Прийняття цього Закону дозволить привести законодавство України про кримінальну відповідальність у відповідність до загальновізнаних норм, принципів міжнародного права та міжнародних стандартів з питань забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту,

а також сприятиме більш ефективному запобіганню та протидії злочинним порушенням правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту з врахуванням позитивного зарубіжного досвіду країн пострадянського простору та високорозвинених європейських держав.