

Наукове видання

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

Юхно Олександр Олександрович

**КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОШКОДЖЕННЯ
ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ І ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

О.О. ЮХНО

Монографія

**КРИМІНАЛЬНА
ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА
ПОШКОДЖЕННЯ ШЛЯХІВ
СПОЛУЧЕННЯ І ТРАНСПОРТНИХ
ЗАСОБІВ**

Монографія

Підп до друку 20. 01.2009. Формат 60х84/16. Папір офсетний.

Гарн. «Times » Друк цифровий. Ум. друк .арк. 11,32.

Тираж 300 пр. Зам. № 33/09

Видавець і виготовлювач Букаєв Вадим Вікторович

вул. Пантелеймонівська 34, м. Одеса, 65012.

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 2783 від 02.03.2007 р.

Тел. 80949464393, 80487431393 email - bukaev@gmail.com

Одеса 2009

УДК 343.77 (477)
ББК 67.408
Ю-94

Рекомендовано до друку
вченою радою Одеського державного університету внутрішніх справ
протокол № 09 від 19 червня 2008 року

Рецензенти: Л. М. Давиденко, доктор юридичних наук, професор
М. І. Іншин, доктор юридичних наук
О. І. Плужнік, кандидат юридичних наук, доцент

Юхно, Олександр Олександрович

Ю.94 Кримінальна відповідальність за пошкодження
шляхів сполучення і транспортних засобів : моно-
графія / О. О. Юхно – Одеса : видавець Букаєв Ва-
дим Вікторович, 2009 – 251 с.

УДК 343.77 (477)
ББК 67.408

В монографії міститься низка теоретичних положень і практичних рекомендацій щодо загальних відомостей про організацію і функціонування транспорту в Україні, визначення поняття кримінальної відповідальності, складу злочину, особливостей кваліфікації дослідженого злочинного посягання тощо.

Видання розраховано на науковців, викладачів, студентів, слухачів і курсантів вищих юридичних навчальних закладів, а також на практичних працівників органів внутрішніх справ, транспортної міліції, прокуратури, суду.

34) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 30.05.2008 р. № 5 «Про внесення змін та доповнень до постанови Пленуму Верховного Суду України від 03.06.2005 р. № 8 «Про судову практику у справах про контрабанду та порушення митних правил»».

35) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 30.05.2008 р. № 6 «Про практику застосування кримінально-процесуального законодавства при попередньому розгляді кримінальних справ у судах першої інстанції».

36) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 24.10.2008 р. № 14 «Про внесення змін та доповнень до Постанови Пленуму Верховного Суду України від 30.05.2008 р. № 6 «Про практику застосування кримінально-процесуального законодавства при попередньому розгляді кримінальних справ у судах першої інстанції».

37) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 24.10.2008 р. № 15 «Про внесення змін і доповнень до Постанови Пленуму Верховного Суду України від 25.04.2003 р. № 4 «Про практику застосування судами запобіжного заходу у вигляді взяття під варту та продовження строків тримання під вартою на стадіях дізнання і досудового слідства».

38) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 19.12.2008 р. № 18 «Про внесення змін і доповнень до Постанови Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 р. № 14 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті».

судами України скарг на постанови органів дізнання, слідчого, прокурора про порушення кримінальної справи”.

23) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 11.02.2005 р. № 2 “Про практику застосування судами України законодавства, що регулює повернення кримінальних справ на додаткове розслідування”.

24) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 03.06.2005 р. № 7 “Про практику застосування судами примусових заходів медичного характеру та примусового лікування”.

25) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 р. № 13 «Про практику розгляду судами кримінальних справ про злочини, вчинені стійкими злочинними об’єднаннями».

26) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 р. № 14 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті».

27) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 15.05.2006 р. № 1 «Про практику постановлення судами вироків (постанов) при розгляді кримінальних справ в апеляційному порядку».

28) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 15.05.2006 р. № 2 «Про практику розгляду судами справ про застосування примусових заходів виховного характеру».

29) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 22.12.2006 р. № 10 «Про судову практику у справах про хуліганство».

30) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 13.06.2007 р. № 8 «Про незалежність судової влади».

31) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 28.03.2008 р. № 3 «Про деякі питання застосування судами України законодавства при дачі дозволів на тимчасове обмеження окремих конституційних прав і свобод людини і громадянина під час здійснення оперативно-розшукової діяльності, дізнання і досудового слідства».

32) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 28.03.2008 р. № 3 «Про практику винесення судами окремих ухвал (постанов) у кримінальних справах».

33) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 30.05.2008 р. № 5 «Про судову практику у справах про злочини проти статевої свободи та статевої недоторканності особи».

ЗМІСТ

Вступ	4
Розділ 1. Загальні відомості про організацію та функціонування транспорту в Україні.....	13
Розділ 2. Теоретичні напрямки визначення поняття кримінальної відповідальності.....	25
Розділ 3 Об’єкт і предмет пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів.....	53
3.1. Об’єкт пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів.....	57
3.2. Предмет пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів.....	73
Розділ 4 Об’єктивна сторона пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів.....	85
Розділ 5. Злочинне діяння	89
5.1. Наслідки пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів.....	105
5.2. Причинний зв’язок між діянням і суспільно-небезпечними наслідками.....	116
Розділ 6. Суб’єкт пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів.....	130
Розділ 7. Суб’єктивна сторона пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів.....	138
7.1. Вина при пошкодженні шляхів сполучення і транспортних засобів.....	141
7.2. Мотив і мета пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів.....	161
Розділ 8. Теоретичні напрямки співвідношення кримінальної відповідальності та покарання.....	167
8.1. Покарання за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів.....	204
Список використаних джерел.....	211
Додатки.....	230

ВСТУП

Транспорт України є однією з провідних галузей народного господарства. За своєю роллю та потенціалом він виступає як важлива ланка системи вітчизняної економіки. Він займає особливе місце в складі економіки України, забезпечує потреби виробництва, торгівлі, соціальної сфери й населення в перевезеннях, а також виступає ланкою, що пов'язує різні галузі господарського комплексу країни, та створює необхідні умови для постійного й безперебійного функціонування виробничого процесу окремих підприємств, їх об'єднань, а також окремих його виробничих комплексів. Крім цього він є базовою галуззю суспільного виробництва, від ефективної роботи транспорту залежить ефективність економіки нашої країни в цілому.

Транспорт створює всі необхідні умови для постійного і комплексного розвитку всіх його галузей, забезпечує взаємодію різних сфер матеріального виробництва, міжгалузеві й міжтериторіальні зв'язки, впливає на обсяги і структуру валютних надходжень від зовнішньої торгівлі товарами і послугами, міжнародних перевезень пасажирів і вантажів.

Пов'язано це не лише з тим, що він зв'язує між собою різні підприємства, галузі та регіони, забезпечує перерозподіл ресурсів, працевлаштовує значну кількість працівників, але й з тим, що через власний інтенсивний розвиток він інтегрується у шляхову мережу й інфраструктуру загальнодержавної та міжнародної транспортної системи. Це тим більш важливо, адже транспортна мережа України має цілком виражений транзитний характер¹.

Україна займає дуже вигідне геополітичне становище, тому транспортна галузь в нашій державі й сьогодні продовжує розвиватися високими темпами. Але цей процес потребує ефективного правового регулювання транспортної діяльності, прийняття нових нормативно-правових актів, що мають відповідати нормам міжнародних конвенцій та угод щодо діяльності транспорту, а також підготовки висококваліфікованих фахівців для усіх видів транспорту і юристів для цієї галузі.

Правове забезпечення діяльності транспорту в Україні представлено великою кількістю національних нормативно-правових актів, а також сукупністю міжнародних правових норм, згоду на обов'язко-

12) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 26.12.2003 р. № 15 “Про судову практику у справах про перевищення влади або службових повноважень”.

13) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 26.12.2003 р. № 16 “Про практику застосування судами України законодавства про погашення і зняття судимості”.

14) 6) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 26.12.2003 р. № 17 “Про внесення змін і доповнень до постанови Пленуму Верховного Суду України від 28 грудня 1996 р. № 15 “Про практику направлення військовослужбовців, які вчинили злочини, в дисциплінарний батальйон”.

15) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 27.02.2004 р. № 2 “Про застосування судами законодавства про відповідальність за втягнення неповнолітніх у злочинну чи іншу антигромадську діяльність”.

16) 7) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 16.04.2004 р. № 5 “Про практику застосування судами України законодавства у справах про злочини неповнолітніх”.

17) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 28.05.2004 р. № 9 “Про деякі питання застосування судами України адміністративного та законодавства про кримінальну відповідальність у зв'язку з набранням чинності Законом України від 22.05.2003 р. “Про податок з доходів фізичних осіб”.

18) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 02.07.2004 р. № 13 «Про практику застосування судами законодавства, яким передбачені права потерпілих від злочинів».

19) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 08.10.2004 р. № 15 “Про деякі питання застосування законодавства про відповідальність за ухилення від сплати податків, зборів, інших обов'язкових платежів”.

20) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 08.10.2004 р. № 16 «Про деякі питання застосування законодавства, яке регулює порядок і строки затримання (арешту) осіб при вирішенні питань, пов'язаних з їх екстрадицією».

21) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 10.12.2004 р. № 17 “Про судову практику у справах про злочини та інші правопорушення проти довкілля”

22) 8) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 11.02.2005 р. № 1 “Про деякі питання, що виникають під час розгляду

¹ Гіжевський В.К., Мілашевич А.В. Правове регулювання транспортною системою України: Науково-практичне видання. – К.; 2000. – С.6.

**Перелік окремих постанов Пленуму Верховного Суду України,
прийнятих після вступу в дію
Кримінального кодексу України 2001 року**

- 1) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 26.04.2002 р. № 1 “Про судову практику у справах про необхідну оборону”.
- 2) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 26.04.2002 р. № 2 “Про умовно-дострокове звільнення від покарання і заміну невідбутої частини покарання більш м’яким”.
- 3) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 26.04.2002р. № 3 “Про судову практику в справах про викрадення та інше незаконне поводження зі зброєю, бойовими припасами, вибуховими речовинами, вибуховими пристроями чи радіоактивними матеріалами”.
- 4) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 26.04.2002 р. № 4 “Про судову практику в справах про злочини у сфері обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів та прекурсорів”.
- 5) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 26.04.2002 р. № 5 “Про судову практику у справах про хабарництво”.
- 6) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 31.05.2002 р. № 6 “Про практику розгляду судами справ про застосування примусових заходів виховного характеру”.
- 7) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 27.02.2003 р. № 2 “Про судову практику у справах про злочини проти життя та здоров’я особи”.
- 8) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 25.04.2003 р. №3 “Про практику застосування судами законодавства про відповідальність за окремі злочини у сфері господарської діяльності”.
- 9) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 25.04.2003 р. № 4 “Про практику застосування судами запобіжного заходу у вигляді взяття під варту та продовження строків тримання під вартою на стадіях дізнання і досудового слідства”.
- 10) Постанова судової палати у кримінальних справах Верховного Суду України від 29.08.2003 р. «Судова практика у справах про злочини неповнолітніх і втягнення їх у злочинну діяльність».
- 11) Постанова Пленуму Верховного Суду України від 24.10.2003 р. № 7 “Про практику призначення судами кримінального покарання”.

вість яких надано Верховною Радою України. Проте, норми національного законодавства не завжди є погодженими з міжнародними правовими нормами. Ця проблема у світі і намагання України вступити до ЄС (в СОТ Україна прийнята 16.05.2008 р.) на сучасному етапі набуває великого економічного і соціального значення та потребує якнайскорішого вирішення¹.

Перелічені фактори є лише мізерною частиною об’єктивних реалій та умов, що є характерними для функціонування транспорту в Україні. Усі вони в сукупності зумовлюють велику відповідальність держави та її правоохоронних органів за стан правопорядку у цій галузі, на шляхах сполучення та в поїздах, суднах тощо, безпеку транспортування вантажів та пасажироперевезень, унебезпечення життя, здоров’я, майна та інших благ людини від злочинних посягань.

Розвиток і безперебійна робота всіх галузей економіки, соціальної сфери, міжнародних зв’язків країни залежить від своєчасного та якісного перевезення вантажів та пасажирів. Їх переміщення здійснюється усіма діючими видами транспорту, але найвигіднішим за техніко-економічними показниками (собівартість перевезення, швидкість постачання, капітальні вкладення, витрати металу, пального й інших матеріалів) є залізничний транспорт, і через це одержав найкращий розвиток².

Запобігання та боротьбу зі злочинністю і охорону громадського порядку на залізничному, повітряному та водному транспорті здійснюють органи внутрішніх справ на транспорті, які є структурною ланкою системи МВС України. В той же час понад 80% обсягів діяльності транспортної міліції припадає на підрозділи, що обслуговують саме залізничний транспорт³. До структури транспортної міліції входять: Управління МВС України на залізничному транспорті, 6 лінійних управлінь на залізницях, 60 лінійних відділів, 34 лінійних відділень, 164 лінійних пунктів міліції та інші підрозділи⁴.

Соціально-економічні зміни та їх невіршені проблеми в державі

¹ Смирнов А.М., Клещенко О.В. Транспортне право: Курс лекцій. – Донецьк: ДЮІ, 2006 - С. 7.

² Котовенко О.М. Кримінальна відповідальність за пошкодження об’єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродукт оводів: Монографія. – Харків: Консум, 2004. – С. 5-9.

³ Продайко С.В., Юхно О.О. Запобігання, розкриття, викриття та розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті України: Навчальний посібник. Вид-во ОЮІ ХНУВС, – 2007 – С. 63.

⁴ Наказ МВС України від 17.06.2005р. №540 „Про організаційно-штатні питання в Управлінні МВС України на транспорті.”

за останні понад 16 років сприяли ускладненню криміногенної ситуації навколо об'єктів шляхів сполучення і самих транспортних засобів. Безпідставна ліквідація Чорноморського пароплавства у кількості понад 400 суден морського торгового і пасажирського призначення, авіаційного і автомобільного (міжміського і міського) національного транспорту призвело до того, що у перші роки після отримання Україною незалежності, в окремих регіонах (і особливо сільських), залізничний транспорт став єдиним засобом сполучення громадян та перевезення вантажів, який притягував і продовжує притягувати маргінальний елемент¹. Зміни в чинному законодавстві в частині усунення монополії держави на заготівлю металобрухту, масове безробіття призвело до буму серед комерційних структур, тому майже у всіх населених пунктах ними створено пункти з прийому кольорових і чорних металів, у тому числі фізичними особами. Але, як досліджено, багато із них працюють з порушенням чинного законодавства. Працівники правоохоронних і інших державних контролюючих органів фіксують тисячі фактів незаконного прийому в такі приймальні пункти поряд із старим металом і металобрухтом та його відходами, також і технічних виробів з кольорових металів із числа діючих засобів зв'язку, сигналізації, автоматики залізниць тощо, і чорного металу який є частинами чи елементами шляхів сполучення (особливо верхньої побудови залізничної колії) та вироби із металів інших видів транспорту і систем технологічно пов'язаних з їх забезпеченням. За дослідженням вони надходять туди за результатами масового вчинення фактів пошкоджень шляхів сполучення і транспортних засобів, з метою здобуття і розкрадання кольорових та чорних металів. Корисливі мотиви окремих громадян і працівників приймальних пунктів металобрухту, відсутність державного та іншого контролю за їх діяльністю призводить до продовження вчинення з боку окремих осіб пошкоджень шляхів сполучення і транспортних засобів, що складає велику суспільну небезпеку із забезпечення нормальної (у т.ч. безаварійної) роботи усіх видів транспорту та забезпечуючих їх різновидів шляхів сполучення і технологічно пов'язаних з ними систем.

З огляду на вказане, вони можуть спричинити аварію поїзда або судна, інших видів транспорту, а також доволі тяжкі наслідки, такі як порушення нормальної роботи зазначених об'єктів, або приведення їх

якому судно зареєстроване у Державному судновому реєстрі України, Судновий білет видає орган, що зареєстрував судно у Судновій книзі України.

Свідоцтво про придатність до плавання, обмірне свідоцтво, пасажирське свідоцтво, свідоцтво про вантажну марку, а також інші судові документи, що передбачені міжнародними договорами України з питань безпеки мореплавства, видає класифікаційне товариство за дорученням Міністерства транспорту України.

З дозволу класифікаційного товариства окремі категорії суден можуть не мати обмірного свідоцтва або свідоцтва про вантажну марку.

Ліцензія на право користування судною радіостанцією видається Міністерством зв'язку України.

За видачу судових документів, зазначених у статтях 35 і 37 цього Кодексу, справляються збори, порядок справляння та розмір яких встановлюються Міністерством транспорту України за погодженням з Міністерством економіки України.

Стаття 39. Дійсність судових документів

Документи, зазначені у статті 35 цього Кодексу, повинні зберігатися на судні в оригіналах, за винятком свідоцтва про право власності на судно і судового білета, що можуть бути в нотаріально засвідченій копії.

Стаття 40. Визнання судових документів іноземних суден

Визнання обмірного свідоцтва, пасажирського свідоцтва, ліцензії на право користування судною радіостанцією, свідоцтва про вантажну марку судна, що плаває під іноземним прапором і заходить в порти України, здійснюється на підставі міжнародних договорів України.

Судно, що плаває під прапором іноземної держави і не має при заходженні в порти України документів, вказаних у частині першій цієї статті, підлягає обов'язковому огляду з визначенням місткості, пасажиромісткості, найменшої висоти надводного борту та огляду його радіостанції на тих же підставах, що й судна, які плавають під Державним прапором України.

У разі виникнення сумніву щодо виконання вимог безпеки плавання будь-яким судном, що плаває під іноземним прапором, при заходженні в порти України, незалежно від наявності відповідних документів, воно може бути піддано огляду в порядку технічного нагляду на тих же підставах, що й судна, які плавають під Державним прапором України.

¹ Юхно О.О. Проблеми запобігання крадіжкам приватного майна громадян на пасажирському залізничному транспорті: Монографія. – Одеса: Одеський юридичний інститут Харківського національного університету внутрішніх справ, 2006. – С.21-41.

суднове санітарне свідоцтво;
пасажирське свідоцтво, якщо судно перевозить більше 12 пасажирів;
ліцензію на право користування судною радіостанцією, журнал (щоденник радіослужби) та інші документи відповідно до Регламенту радіозв'язку;

свідоцтво про вантажну марку, якщо судно використовується для цілей, передбачених пунктами 1,3 частини першої статті 15 цього Кодексу;

журнал реєстрації заходів щодо запобігання забрудненню моря.

Список осіб суднового екіпажу (суднова роль), список пасажирів, судовий радіо- і машинний журнали ведуться за формою і правилами, встановленими Міністерством транспорту України, а на риболовних судах - Міністерством рибного господарства України.

Санітарний журнал ведеться за формою і правилами, встановленими Міністерством транспорту України за погодженням з Міністерством охорони здоров'я України.

Судна, зареєстровані в Судновій книзі України, замість документів, зазначених у абзацах другому і третьому частини першої цієї статті, повинні мати судовий білет.

Судно, що плаває за кордон, повинно також мати документи, передбачені міжнародними договорами України.

Стаття 36. Винятки щодо наявності судових документів

Судно, що несе спеціальну державну службу, а також спортивне судно можуть не мати обмірного свідоцтва. Однак місткість судна, що несе спеціальну державну службу, може бути визначена спрощеним способом з видачею відповідного посвідчення.

Судно, що плаває в портових або прибережних водах, може не мати машинного і санітарного журналів, якщо інше не встановлено правилами ведення цих журналів.

Стаття 37. Документи риболовних суден

Риболовне судно довжиною 24 і більше метрів, крім документів, зазначених у статті 35 цього Кодексу, повинно мати міжнародне свідоцтво про безпеку риболовного судна. Це правило не застосовується до суден, що використовуються виключно для спорту і відпочинку, обробки риби та інших ресурсів моря, проведення досліджень і навчання, перевезення риби.

Стаття 38. Органи, що видають судові документи

Свідоцтво про право плавання під Державним прапором України і свідоцтво про право власності на судно видаються капітаном порту, в

у непридатний для експлуатації стан, спричинення небезпеки для життя і здоров'я людей чи їх загибель, інші тяжкі наслідки тощо (дивись таблицю №1).

Встановлені непоодинокі випадки недержавного підходу до продажу за кордон морських суден, літаків, гелікоптерів, інших транспортних засобів, у тому числі єдиного військового авіаносця „Київ” до Китаю та ін., як металобрухт, чи під виглядом металобрухту тощо.

З метою запобігання незаконному прийому кольорових та інших видів металу викраденого з діючих об'єктів, споруд і елементів шляхів сполучення та транспорту, засобом їх пошкодження, працівники лінійних управлінь УМВС України на залізничному транспорті разом з працівниками залізниць надають представникам приймальних пунктів металобрухту технічні зразки елементів які найчастіше розкладаються чи фотографії цих зразків. В свою чергу з боку адміністрацій залізниць здійснюється заміна мідних перемичок верхньої побудови залізничної колії (яких на залізницях країни є декілька сот мільйонів) на біметалеві, або їх бетонування, а також заміну на інші метали в засобах зв'язку і сигналізації тощо, що іноді дає позитивний результат. Однак, технологічно не завжди можна здійснити будь-які заміни кольорових металів на інші в устаткуванні об'єктів шляхів сполучення і на самих транспортних засобах. У сучасному стані за підтримкою держави, при впровадженні інвестиційних та інших програм, наприклад „Швидкісна залізнична магістраль”, „Сільській автобус”, „Шкільний автобус” тощо, здійснюється подальший розвиток та вдосконалення шляхів сполучення і транспортних засобів. У зв'язку з вказаним, та з метою здійснення запобіжних заходів і розкриття таких видів злочинів, правоохоронними органами по «гарячих слідах», важливе значення має організація і виконання спільної вказівки Генеральної прокуратури, МВС та Міністерства транспорту України №23-21/55/3-603 від 22.03.1996 р. «Про порядок реагування на ознаки злочину, розглядання заяв та повідомлень про крадіжку» яка визначає: реалізацію державної політики у сфері боротьби зі злочинністю, удосконалення правової бази взаємодії, профілактику злочинності та забезпечення правопорядку, розкриття злочинів та затримання злочинців.

На жаль неодноразові пропозиції працівників правоохоронних органів щодо законодавчого закріплення і поновлення державної монополії та забезпечення контролю за обігом металобрухту (у т.ч. хоча б на якийсь термін), з метою запобігання злочинності в цьому напрям-

ку, підтримки поки що не знайшли.

Посягання на пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів мають велику суспільну небезпеку, і згідно ст. 12 Кримінального кодексу України (далі - КК) вважається особливо тяжким злочином, який характеризується особливою, підвищеною небезпечністю. Належне (безаварійне) функціонування шляхів сполучення і транспортних засобів досить велика кількість яких проходить і експлуатується на території України, має стратегічне значення для нашої країни. Призначені для транспортування вантажів та пасажирів як в Україну, так і транзитом через її територію в інші країни, вони суттєво впливають на економічне і соціальне життя держави. Безперебійна робота всіх видів транспорту є необхідною умовою розвитку економіки України, функціонування підприємств, установ та організацій, незалежно від форм власності, а також життєзабезпечення окремих громадян. Крім цього, кошти, які надходять в Україну за транспортування вантажів через її територію, виступають суттєвим чинником наповнення Державного бюджету, що сприяє вирішенню соціально-економічних проблем у державі. Зважаючи на це, правове забезпечення належного функціонування в Україні шляхів сполучення і транспортних засобів, у тому числі й засобами кримінально-правового характеру, є дуже важливим¹.

Диспозиція норми про пошкодження об'єктів шляхів сполучення і транспортних засобів зазнала в чинному КК порівняно з КК 1960 р. деяких змін і тепер сформульована так: ч.1. Умисне руйнування або пошкодження шляхів сполучення, споруд на них, рухомого складу або суден, засобів зв'язку чи сигналізації, а також інші дії, спрямовані на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан, якщо це спричинило чи могло спричинити аварію поїзда, судна або порушило нормальну роботу транспорту, або створило небезпеку для життя людей чи настання інших тяжких наслідків; ч.2. Ті самі діяння, якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або завдали великої матеріальної шкоди; ч.3. Діяння, передбачені частинами першою або другою цієї статті, якщо вони спричинили загибель людей.

¹ Котовенко О.М. Кримінальна відповідальність за пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктоводів: Монографія. – Харків: Консум, 2004. – С. 6.

під цим прапором.

Судно, придбане за кордоном, користується правом плавання під Державним прапором України з часу видачі консулом України тимчасового свідоцтва, в якому засвідчується одержання цього права. Тимчасове свідоцтво є дійсним до реєстрації судна у Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі України, але не більше одного року.

За підняття на судні Державного прапора України без одержання права плавання під цим прапором винні особи несуть відповідальність у встановленому законодавством порядку.

Стаття 34. Тимчасова втрата українським судном права плавання під Державним прапором України

Якщо власник українського судна передає його за бербоут-чартером іноземній фізичній або юридичній особі, то це судно за згодою Міністерства транспорту України (Міністерства рибного господарства України) може тимчасово втрачати право плавання під Державним прапором України за умови, що:

- 1) законодавство цієї іноземної держави не забороняє зміну прапора;
- 2) власник судна згоден на тимчасове переведення судна під прапор іноземної держави;
- 3) заставодержателі зареєстрованих застав судна згодні на тимчасове переведення судна під прапор іноземної держави.

Глава 3 Суднові документи

Стаття 35. Суднові документи

Судно повинно мати такі основні суднові документи:
свідоцтво про право плавання під Державним прапором України (судновий патент);
свідоцтво про право власності на судно;
класифікаційне свідоцтво;
обмірне свідоцтво (для суден, що підлягають технічному нагляду класифікаційного товариства);
свідоцтво про мінімальний склад екіпажу;
список осіб судового екіпажу (суднова роль);
список пасажирів, що перебувають на судні;
судновий журнал;
машинний журнал (для суден з механічним двигуном);
санітарний журнал;

встановленому порядку із Державного суднового реєстру України або Суднової книги України.

Судно виключається із Державного суднового реєстру України або Суднової книги України у разі:

- 1) визнання судна непридатним для подальшої експлуатації і ремонту;
- 2) втрати судном права плавання під Державним прапором України;
- 3) загибелі судна або пропажі його безвісти.

Стаття 30. Інформування про зміни відомостей, що вносяться в реєстри суден

Про будь-які зміни відомостей, що підлягають внесенню в Державний судновий реєстр України або Суднову книгу України, власник судна або фрахтувальник за бербоут-чартером протягом двох тижнів з дня цих змін повинен повідомити орган реєстрації судна.

Стаття 31. Відповідальність за порушення правил реєстрації судна

Особи, які ухиляються від обов'язкової реєстрації судна, або зареєстрували його у Державному судновому реєстрі України чи Судновій книзі України незаконним шляхом, або які порушили вимоги статті 30 цього Кодексу, несуть відповідальність згідно з чинним законодавством України.

Стаття 32. Національна належність судна. Право плавання під Державним прапором України

Поняття «українське судно» або «судно України» означає національну належність судна, на яке поширюється юрисдикція України.

Національна належність судна визначається його державною реєстрацією в Україні та одержанням права плавання під Державним прапором України.

Право плавання під Державним прапором України має судно, яке є державною власністю або перебуває у власності фізичної особи - громадянина України, а також юридичної особи в Україні, заснованої виключно українськими власниками, або судно, яке знаходиться у цих осіб на умовах договору бербоут-чартеру.

Стаття 33. Одержання права плавання під Державним прапором України

Судно одержує право плавання під Державним прапором України з часу реєстрації його у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України та свідоцтва про одержання права плавання

Таблиця № 1
Територіальна розповсюдженість пошкодження шляхів сполучення транспортних засобів за 2004 – 2008 р.р.

Лін.	2004			2005			2006			2007			2008 (6 міс.)		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Донецький	64	21	32,8	109	84	49,5	171	116	67,8	233	168	72,1	133	108	81,2
Львівський	29	18	62,0	11	10	90,9	10	7	70,0	5	4	80,0	187	13	72,2
Одеський	19	15	78,9	25	21	84	13	11	84,6	22	22	100	16	8	50
Південно-Західний	31	15	48,3	42	25	59,5	63	45	71,4	66	58	87,8	37	31	83,7
Південний	19	15	78,9	13	12	92,3	17	15	88,2	16	12	75	15	13	86,6
Придніпровський	4	4	100	11	6	54,5	12	7	58,3	26	12	46,1	4	3	75
Всього	166	88	53,0	211	128	60,6	286	201	70,2	368	276	75,0	223	176	78,9

Пояснення: 1 – кількість зареєстрованих злочинів; 2 – кількість розкритих злочинів; 3 – відсоток розкриття

Відмінність між ст. 78 КК 1960 р. та ст. 277 чинного КК полягає, перш за все в тому, що перша стаття складалася з однієї частини, тоді як чинна стаття – з трьох частин, а також відмінністю в описі наслідків. Так, у ч. 1 ст. 277 КК передбачені більш розширені наслідки, крім тих що зазначалися у ст. 78 КК, додатковими є – такі як: приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан, тоді як у ст. 78 КК 1960р. йшлося тільки про наслідки у вигляді спричинення (або можливості цього) аварії поїзда, судна або порушення нормальної роботи транспорту і зв'язку, тобто вони були значно вужчі ніж у чинній статті; у ч. 2 ст. 277 чинного КК наголошено на те, що «ті самі діяння, якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження, або завдали великої матеріальної шкоди; крім цього у ч. 3 – «діяння, передбачені частинами 1-2 цієї статті, якщо вони спричинили загибель людей» замість „спричинення небезпеки для життя людей” у ст. 78 КК 1960р. Порівняно зі ст. 78 КК, у якій ужито формулювання «людські жертви», у ст. 277 чинного КК акцентовано і уточнено на такому наслідку, як «загибель людей». У ст. 78 попереднього КК ішлося тільки про умисне зруйнування або пошкодження вказаних об'єктів, тому вона не поширювалася на необережне руйнування або пошкодження предмета посягання. Згідно і з диспозицією ст. 277 чинного КК ці діяння визнаються протиправними, якщо вони вчинені не тільки умисно, а й через необережність.

Окрім того, як уже зазначалося у ч. 2 ст. 277 КК передбачено таку кваліфікаційну ознаку як спричинення потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження, або завдання великої матеріальної шкоди, а у ч. 3 цієї ж статті ще й спричинення загибелі людей, що порівняно з раніше чинною ст. 78 КК є нововведенням.

Крім цього, Кримінальний кодекс 1960 р. передбачав різні вікові категорії для притягнення особи до відповідальності за вчинення злочину, передбаченого ст. 78 КК. Так, суб'єктом такого злочину могла бути осудна особа, якій на час його вчинення виповнилося 16 років, а за дії, які потягли, або могли потягнути аварію потяга – особа, якій виповнилося 14 років. Зниження віку кримінальної відповідальності передбачалися таким чином, що не за всі дії, описані в диспозиції ст. 78 КК, а лише за дії, які потягли або могли потягнути аварію потягу. Згідно ст. 277 чинного КК за всі вказані в диспозиції цієї статті злочини встановлений знижений вік кримінальної відповідальності і вона настає починаючи з 14-річного віку, тим самим законодавцем додатково підтверджено про велику суспільну небезпеку дослі-

реєстрі України.

Українські судна, що не підлягають реєстрації у Державному судновому реєстрі України, реєструються у Судновій книзі України.

Судно, зафрахтоване за договором бербоут-чартеру (стаття 203 цього Кодексу), за заявою фрахтувальника може бути тимчасово, але не більше терміну дії договору, зареєстровано у Державному судновому реєстрі України або в Судновій книзі України, якщо на момент фрахтування воно не було внесено в судновий реєстр іншої держави та якщо таке судно внесено в судновий реєстр іншої держави, але запис, зроблений у судновому реєстрі цієї держави, зупинено, про що судовласник повинен подати відповідний сертифікат.

У разі, коли в іншій державі дозволено внесення судна в кілька судових реєстрів, від цієї вимоги можна відмовитися.

Порядок ведення Державного судового реєстру України і Суднової книги України встановлюється Кабінетом Міністрів України.

Стаття 27. Умови реєстрації

Судно може бути зареєстровано у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України тільки в одному морському порту України.

Порт реєстрації судна може бути змінено за бажанням власника з дотриманням вимог частини першої цієї статті.

Стаття 28. Судновий патент, судновий білет

Реєстрація судна у Державному судновому реєстрі України засвідчується свідоцтвом про право плавання під Державним прапором України (судновий патент), а реєстрація у Судновій книзі України – судовим білетом.

За реєстрацію судна у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України і будь-яких подальших змін раніше зроблених записів у них про зареєстроване судно стягується встановлений збір, порядок стягнення та розмір якого встановлюються Міністерством транспорту України за погодженням з Міністерством економіки України.

Стаття 29. Умови і наслідки реєстрації

З моменту реєстрації судна у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України всі раніше зроблені записи щодо цього судна в судових реєстрах іноземних держав Україною не визнаються.

Таким же чином Україною не визнається внесення судна України у судновий реєстр іноземної держави, якщо судно не виключено у

для перевезень небезпечних вантажів, а також буксирами незалежно від потужності головних двигунів і валової місткості;

2) самохідними суднами, не зазначеними в пункті 1 цієї статті, з потужністю головних двигунів 55 кВт і більше;

3) суднами, не зазначеними в пунктах 1 і 2 цієї статті, з валовою місткістю 80 одиниць і більше.

Технічний нагляд за суднами, що не підлягають нагляду класифікаційного товариства, залежно від валової місткості та потужності головного двигуна здійснюється в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Нагляд за виконанням на судах вимог міжнародних договорів України здійснюється класифікаційним товариством за дорученням Кабінету Міністрів України.

Стаття 23. Допуск судна до плавання

Судно може бути допущене до плавання тільки після того, як буде встановлено, що воно задовольняє вимоги безпеки мореплавства, охорони людського життя і навколишнього природного середовища.

Стаття 24. Допуск суден внутрішнього плавання до виходу в море

Вимоги, яким повинні відповідати судна внутрішнього плавання України, що виходять у море, а також межі районів морського плавання цих суден установлює класифікаційне товариство.

Стаття 25. Заходження ядерного судна у води України

Ядерне судно має право зайти в територіальне море України за усіх таких умов:

- а) якщо порт оголошено відкритим для заходження ядерних суден;
- б) якщо інформацію про безпеку цього судна заздалегідь подано Міністерству транспорту України і Міністерству охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України;
- в) якщо Міністерство транспорту України і Міністерство охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України не забороняють це заходження.

Глава 2 Реєстрація суден і право на прапор України

Стаття 26. Державна реєстрація суден

Українські судна, технічний нагляд за якими здійснюють класифікаційні товариства, підлягають реєстрації у Державному судновому

джуємого злочинного посягання.

Серед науковців, слідчих, працівників правоохоронних органів і суддів існує значна кількість спірних питань щодо визначення кримінальної відповідальності та кваліфікації стосовно вчинених фактів пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, що негативно впливає на практику запобігання і ефективність боротьби з цим злочинним посяганням. Але, незважаючи на це, на сьогоднішній день у національній науці кримінального права спеціальні дослідження проблеми кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів не проводились, що визначило вибір теми дослідження, у якому проведено аналіз ознак складу злочину, передбаченого ст. 277 КК (пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів) для правильної його кваліфікації, а також напрацювання і формулювання пропозицій щодо удосконалення даної норми. В той же час О.М. Котовенко у 2004 р. проведено перше і окреме в незалежній Україні дослідження з розділу XI КК „Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту” щодо кримінальної відповідальності по ст. 292 КК за пошкодження магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктоводів, що заслуговує на особливу увагу і нині є також актуальним у правозастосовній діяльності правоохоронних органів. Так, наприклад, сьогодні стали досить розповсюджені на території держави факти незаконної відкачки газоконденсату з газодобувних об’єктів (який в окремих газокопалинах досягає октановому числу бензину рівному майже марки А-76) та який користується великим попитом для заправки автотранспорту, опалення теплиць тощо, а маргінальним елементом для змішування газоконденсату з якісними марками бензину на автозаправних станціях. Тому вказане дослідження О.М. Котовенко за результатами вивчення досить широко застосовується у роботі правоохоронних органів щодо запобігання і правильної кваліфікації вказаних та інших злочинів цієї спрямованості.

На сьогодні проведене нами дослідження є актуальним і з огляду на те, що законодавцем згідно внесених змін до чинного КК на наш погляд передчасно скасовано ст. 188 КК „Викрадення шляхом демонтажу та іншим засобом електричних мереж, кабельних ліній та їх обладнання”¹, незважаючи на продовження масового вчинення таких

¹ Закон України “Про внесення змін до Кримінального та Кримінально-процесуального кодексів України щодо гуманізації кримінальної відповідальності” Урядовий кур’єр. – 07.05.2008 р. – № 83.

злочинів. У зв'язку з вказаним, на практиці збільшиться навантаження на реалізацію статті 277 КК, виникнуть проблеми при кваліфікації цього злочинного посягання, тому що раніше в більшості випадків вона здійснювалася по сукупності злочинів за ст. 277 КК та ст. 188 КК а в перспективі вказані зміни можуть привести до не реалізації в повному обсязі одного із принципів законодавства про кримінальну відповідальність – невідворотності покарання і рецидиву вказаної і досить поширеної категорії злочинів і продовження нанесення значних матеріальних збитків підприємствам всіх форм власності та господарчому комплексу країни в цілому.

На судна, що перебувають у державній власності, не може бути накладено арешт чи стягнення без згоди органу, який здійснює управління майном, що перебуває у державній власності, якщо ці судна використовуються виключно для несення державної служби.

Стаття 19. Майнові права на судна, що будуються, і судна, що перебувають за межами України

Право власності на судно, що будується, регулюється законодавством держави, на території якої перебуває таке судно, якщо договором на будівництво судна не встановлено інше.

Право власності та інші майнові права на судна, що перебувають за межами України, а також виникнення, зміна та припинення цих прав регулюються законодавством держави, під прапором якої плаває судно.

Стаття 20. Поняття судновласника і власника судна

Судновласником у цьому Кодексі визначається юридична або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує на інших законних підставах.

Власником судна є суб'єкт права власності або особа, яка здійснює відносно закріпленого за нею судна права, до яких застосовуються правила про право власності.

Стаття 21. Ідентифікація судна

Судно повинно мати свою назву. Назву судну присвоює власник. Будь-якому судну, що має обладнання зв'язку, присвоюється позивний сигнал, а також, залежно від його технічної оснащеності, - ідентифікаційний номер суднової станції супутникового зв'язку і номер вибірного виклику суднової радіостанції.

Порядок присвоєння судну назви та ідентифікаційного номера суднової станції супутникового зв'язку визначається Міністерством транспорту України.

Порядок присвоєння судну позивного сигналу, номера вибірного виклику суднової станції визначається Міністерством зв'язку України.

Стаття 22. Технічний нагляд за морськими суднами

Технічний нагляд за морськими суднами, незалежно від форм власності судна і його власника, та їх класифікація здійснюються класифікаційним товариством, обраним судновласником.

Класифікаційне товариство здійснює технічний нагляд за:

- 1) пасажирськими, наливними суднами, суднами, призначеними

Поняття судна

Поняття судна визначається статтями 15-38 Кодексу торгівельного мореплавства України.

СУДНО

Глава 1 Загальні правила

Стаття 15. Поняття судна

Торговельне судно в цьому Кодексі означає самохідну чи несамохідну плавучу споруду, що використовується:

- 1) для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, для рибного чи іншого морського промислу, розвідки і добування корисних копалин, рятування людей і суден, що зазнають лиха на морі, буксирування інших суден та плавучих об'єктів, здійснення гідротехнічних робіт чи піднімання майна, що затонуло в морі;
- 2) для несення спеціальної державної служби (охорона промислів, санітарна і карантинна служби, захист моря від забруднення тощо);
- 3) для наукових, навчальних і культурних цілей;
- 4) для спорту;
- 5) для інших цілей.

Риболовне судно у цьому Кодексі - це будь-яке торговельне судно, що використовується для рибного або іншого морського промислу.

Знаряддя промислу є невід'ємною частиною риболовного судна, у зв'язку з чим морські події, пов'язані з пошкодженням знарядь промислу риболовного судна іншими суднами, класифікуються як зіткнення суден у морі.

Ядерне судно в цьому Кодексі - це судно, що обладнане ядерною енергетичною установкою.

Стаття 16. Форми власності на судно

Судна України можуть перебувати у всіх формах власності, якщо інше не передбачено законодавчими актами України.

Ядерне судно має перебувати тільки у державній власності.

Стаття 17. Відчуження державних суден

Відчуження іноземній державі, іноземній юридичній чи фізичній особі судна, що перебуває у державній власності, здійснюється згідно з чинним законодавством України.

Стаття 18. Судновий імунітет державних суден

1. ЗАГАЛЬНІ ВІДОМОСТІ ПРО ОРГАНІЗАЦІЮ
ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Останні десятиріччя ХХ століття характеризуються бурхливим розвитком транспорту. В сучасних умовах транспорт виконує не тільки роль засобу пересування пасажирів та вантажів. Транспортна система перетворилась на складову частину загального прогресу людства, залучаючи народи і країни до найсучасніших досягнень цивілізації у найрізноманітніших галузях. Цей процес набуває свого розвитку і в Україні, яка поряд з іншими європейськими державами має досить велику і розвинуту транспортну систему, зв'язану з багатьма країнами світу. Цю систему в Україні складають повітряний, морський, річковий, залізничний, автомобільний, магістрально-трубопровідний транспорт, метрополітени, розвинута сітка міського та позаміського електричного і різноманітного відомчого транспорту.

Від рівня безпеки функціонування транспортної системи значною мірою залежить успішне вирішення соціально-економічних програм держави. Але разом із розвитком транспортної системи та зростанням кількості транспортних засобів зростає рівень транспортних злочинів, кількість загиблих та поранених при експлуатації транспорту, вже не кажучи про величезні матеріальні збитки.

За роки незалежності в Україні розпочато складну але дуже важливу роботу, спрямовану на створення законодавчої і нормативно-правової бази, що має запровадити безпечність функціонування транспорту. Серед правових заходів важливе значення у боротьбі з правопорушеннями на транспорті має правильне застосування законодавства про кримінальну відповідальність¹. У чинному Кримінальному кодексі України відповідальність за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту передбачена статтями 276-292 КК (розділ XI). Більшість із них існує в законі давно, але, як свідчить аналіз слідчої, прокурорської та судової практики, при застосуванні цих норм трапляються помилки, які порушують принципи і завдання закону про кримінальну відповідальність. Для їх запобігання важливе значення має вивчення і узагальнення практичного досвіду правоохоронних органів, рекомендацій щодо використання судової практики Верховного Суду України, наукових досліджень фахівців з цієї проблеми.

Певне значення для юридичної теорії та практики має і судовий пре-

¹ Коржанський М.Й. Кваліфікація злочинів: Навчальний посібник. – Видання 3-тє, доповн. та переробл. – К.: Атіка, 2007. – С. 355-356.

цедент - тобто рішення суду у конкретній кримінальній справі. Однак вивчення та теоретичне осмислення судової практики здійснюється поки що недостатньо. З одного боку, цей важливий і цінний практичний досвід використовується не повною мірою, а з іншого практика не отримує необхідних наукових рекомендацій з цього напрямку.

В Україні у сучасних умовах важливого значення набуває проблема розвитку і вдосконалення правового регулювання суспільних відносин у сфері транспортної діяльності. Від цього залежить розвиток багатьох галузей економіки. Сьогодні не існує жодної ділянки суспільного життя, яка б так чи інакше не була пов'язана з процесом транспортування. Для цього процесу залучається сукупність відповідних засобів, методів, принципів, форм, правил поведінки, з яких виникають транспортні суспільні та правові відносини. Ці відносини треба ефективно регулювати з метою ефективного функціонування єдиної транспортної системи України. Саме за допомогою норм права й здійснюється таке регулювання¹.

Транспорт, як галузь економіки, є системою організації суспільного виробництва, що засновано на єдності його елементів. Він включає в себе підприємства, організації, фірми та певні і значні виробничі комплекси залізничного, автомобільного, трубопровідного, морського, річкового, авіаційного транспорту та ін.

Процес перевезення є сполучною ланкою між підприємствами, установами і організаціями, сприяє функціонуванню інших галузей економіки, вирішенню суспільно необхідних задач, раціональному використанню матеріальних ресурсів і виробничих сил, забезпечує обороноздатність країни. У результаті перевезення пасажирів досягається об'єктивно необхідне просторово-часове переміщення людей в економічній, політичній і культурних сферах. Завдяки регулярності і надійності пасажирських перевезень, населення широко користується послугами залізничного транспорту для поїздок у місця відпочинку, з діловою і особистою метою тощо. Широко використовуються можливості залізничного транспорту для розвитку туризму, а також для міжнародних пасажирських перевезень.² Поновлюється мережа авіаційного та водного (морського) видів транспорту.

¹ Смирнов А.М., Клещенко О.В. Транспортне право: Курс лекцій. – Донецьк: ДЮІ, 2006 - С. 22.

² Грохольский В.М., Юхно О.О., Продайко С.В. та ін. Запобігання і припинення правопорушень у рухомому складі пасажирського залізничного транспорту: Навчальний посібник. – Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2006. – С. 17.

5. Особливості правового регулювання діяльності трубопровідного транспорту

Діяльність трубопровідного транспорту в Україні регламентується Законом України «Про трубопровідний транспорт» від 15 травня 1996 р.

Відносини підприємств трубопровідного транспорту в Україні, власниками яких є інші держави, регулюються Законом «Про трубопровідний транспорт» у частині, яка не суперечить міждержавним договорам України.

Нормативні акти, що визначають правила проектування, будівництва, експлуатації, капітального ремонту та реконструкції об'єктів трубопровідного транспорту, організацію безпеки та охорони праці під час їх будівництва та експлуатації, пожежної, екологічної безпеки та санітарні норми є обов'язковими для підприємств, установ, організацій та громадян.

Метою законодавства про трубопровідний транспорт є регулювання відносин на всіх етапах створення та функціонування (проектування, будівництво, експлуатація, капітальний ремонт, реконструкція тощо) трубопровідного транспорту, встановлення гарантій безпеки життя та здоров'я населення, забезпечення охорони навколишнього природного середовища і національного багатства України від можливого негативного впливу під час експлуатації об'єктів цього виду транспорту.

Дія Закону «Про трубопровідний транспорт» поширюється на відносини в галузі трубопровідного транспорту, призначеного для транспортування вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин з місць їх знаходження, видобутку (промислів),

виготовлення або зберігання до місць їх переробки чи споживання, перевантаження та подальшого транспортування.

Особливості застосування Закону «Про трубопровідний транспорт» щодо функціонування промислового трубопровідного транспорту визначаються Кабінетом Міністрів України¹.

¹ Смирнов А.М., Клещенко О.В. Транспортне право: Курс лекцій. - Донецьк: ДЮІ, 2006.- 300 с.

зійних умов провадження господарської діяльності з виконання авіаційно-хімічних робіт: Наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва, Міністерства транспорту України від 1 липня 2002 р. № 70/434;

- Правила реєстрації аеродромів цивільної авіації: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 28 вересня 1994 р. № 506;

- Про затвердження Положення про порядок видачі дозволів, що регулюють доступ експлуатантів на ринок авіаційних перевезень та робіт: Наказ Державного департаменту авіаційного транспорту України від 24 квітня 1996 р.;

- Про організацію повітряних перевезень літерними і підконтрольними рейсами: Наказ Міністерства транспорту України від 24 грудня 1996 р. №415;

- Про затвердження Положення про проведення конкурсу на право отримання статусу національного повітряного перевізника: Наказ Міністерства транспорту України від 20 березня 1997 р. № 98;

- Про затвердження Правил пошуку та рятування в цивільній авіації України: Наказ Міністерства транспорту України від 16 серпня 1999 р. №404;

- Про Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні: Наказ Міністерства транспорту України від 7 вересня 1999 р. №434;

- Про затвердження Правил сертифікації виробництва авіаційної техніки: Наказ Міністерства транспорту України від 14 грудня 2000 р. № 703;

- Правила виконання чартерних рейсів: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 18 травня 2001 р. № 297;

- Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом: Наказ Міністерства транспорту України від 26 листопада 2001 р.;

- Про затвердження Інструкції про розслідування порушень порядку використання повітряного простору України: Наказ Міністерства транспорту України від 27 січня 2003 р. № 50/18;

- Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів: Наказ Міністерства транспорту України від 14 жовтня 2003 р. № 793, та інші.

Для вирішення покладених на транспорт задач, тобто для задоволення потреб суспільного виробництва і населення в перевезеннях, необхідні транспортні засоби й комплекси, які мають бути побудовані й повинні перебувати у відповідному технічному стані. Також необхідно своєчасне впровадження заходів технічного переозброєння і передових методів вдосконалення всіх ланок транспортної системи.

Транспортний комплекс в нашій країні має свою організаційну структуру. Так, згідно зі ст. 21 Закону „Про транспорт” від 10.11.1994 р. в Україні сформована Єдина транспортна система, яка охоплює всі види державного, колективного і приватного транспорту, транспортно-технічні засоби, рухомий склад, структуру управління на кожному виді транспорту та соціально-економічного забезпечення. Підтверджують це й ст.ст. 22-40 вказаного закону¹.

Транспортні виробничі комплекси характеризуються однорідністю операцій, що виконуються, та подібністю технологічних циклів, у своїй сукупності вони утворюють важливу галузь економіки - транспорт, який є самостійною галуззю господарства, але який може нормально функціонувати та розвиватися тільки за умови взаємодії з іншими галузями економіки, що зумовлено суспільним характером виробництва.

Сукупність транспортних виробничих комплексів з урахуванням юридичних і економічних чинників складають єдину цілісну систему, яка покликана задовольнити потреби населення та суспільного виробництва у перевезеннях. Єдина транспортна система розглядається, у цьому понятті як цілий комплекс елементів і транспортних ланок.

Згідно зі статтею 21 зазначеного закону призначенням єдиної транспортної системи України є :

- 1) задоволення вимог суспільного виробництва та національної безпеки;

- 2) наявність розгалуженої інфраструктури для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів перед транспортуванням;

- 3) забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України. Єдина транспортна система держави дуже складна і містить в собі певну кількість підсистем, які є організаційною основою значної кількості підприємств, установ і організацій, що діють безпосередньо в галузі транспорту.

¹ Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. №232 / 94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. - №51 ст. 21-40.

До транспортної системи України входять:

- 1) транспорт загального користування : залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен;
- 2) промисловий, залізничний транспорт;
- 3) відомчий транспорт;
- 4) трубопровідний транспорт;
- 5) шляхи сполучення загального користування.

Кожний із зазначених видів транспорту має свою структуру, яка складається з цілого ряду суб'єктів:

- 1) підприємства залізничного, морського, річкового, автомобільного, авіаційного та міського електротранспорту (у т.ч. метрополітен), що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів; підприємства трубопровідного транспорту; підприємства промислового залізничного та відомчого транспорту;
- 2) залізничні, морські, річкові, повітряні, автомобільні шляхи сполучення, трамвайні та тролейбусні лінії, канатні дороги;
- 3) засоби перевезення (рухомий склад залізничного, автомобільного та міського електротранспорту, судна, літаки, гелікоптери, транспортні засоби підприємств, установ, організацій;
- 4) пасажирські вокзали, залізничні станції, автовокзали, автостанції, порти, пристані, аеропорти, аеродроми;
- 5) засоби зв'язку, сигналізації, автоматики, системи управління повітряним рухом, навігаційного господарства, водопостачання, каналізації, гідротехнічні споруди тощо¹.

А.М.Смирнов і О.В. Кіщенко зазначають, що транспорт – це сукупність механічних засобів перевезень, виробничотехнологічного комплексу, організацій та підприємств, призначених для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому й міжнародному сполученнях і надання інших транспортних послуг споживачам, з чим можна погодитися.

Отже, сукупність внутрішньо узгоджених взаємопов'язаних соціально однорідних транспортних засобів, за допомогою яких забезпечується організуючий і стабілізуючий вплив на виконання основних завдань в перевезеннях, відображає структуру і складає єдину транспортну систему.

Таким чином, єдина транспортна система країни сприяє нормаль-

Наказ Міністерства транспорту України від 4 вересня 2001 р. № 584;

- Про затвердження Правил перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні: Наказ Міністерства транспорту України від 28 травня 2002 р.;
- Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті: Наказ Міністерства транспорту України від 20 листопада 2003 р. № 904;
- Правила оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом: Затверджено наказом Міністерства транспорту і зв'язку України від 13 грудня 2004р. № 1098, та інші.

4. Особливості правового регулювання діяльності авіаційного транспорту

Правове регулювання авіаційного транспорту України складають:

1. Закони України:

- Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 р. № 3167-XII;
- «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 20 лютого 2003 р., та інші.

2. Укази Президента України (наприклад, «Про Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації» від 15 липня 2004 р. № 912/2004, та ін.).

3. Постанови Кабінету Міністрів України:

- «Про затвердження Тимчасових правил контролю з метою забезпечення безпеки цивільної авіації» від 2 серпня 1995 р. № 592;
- «Про затвердження Положення про Державний департамент авіаційного транспорту» від 29 березня 2000 р. № 573;
- «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» від 12 жовтня 2002 р. № 1535, та інші.

4. Відомчі нормативно-правові акти:

- Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом: Наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва, Міністерства транспорту України від 26 листопада 2001 р. № 139/821;
- Про затвердження Порядку контролю за додержанням Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом та Ліцен-

¹ Про транспорт Закон України від 10.11.94р., №232 / 94-ВР // Відомості Верховної Ради. – 1994. - №51. – ст. 1, ст. 21.

зійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом: Наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва, Міністерства транспорту України від 15 грудня 2003 р. № 131/975;

- Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 14 грудня 1998 р. № 497;

- Порядок укладання договорів страхування морських суден, що перебувають у державній власності та передаються судовласниками у фрахт, оренду, лізинг: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 17 травня 1999 р. № 260;

- Про затвердження Порядку митного контролю та митного оформлення енергоносіїв, що переміщуються через митний кордон України морським та річковим транспортом: Наказ Державної митної служби України від 29 лютого 2000 р. № 117;

- Про затвердження Інструкції про порядок реєстрації ліній закордонного плавання: Наказ Міністерства транспорту України від 31 травня 2000 р. № 276;

- Про затвердження Положення про державну морську лоцманську службу: Наказ Міністерства транспорту України від 11 вересня 2000 р. № 498;

- Положення про капітана морського торговельного порту України: Затверджено Наказом Міністерства транспорту України від 18 жовтня 2000 р. № 573;

- Про затвердження Положення про Інспекцію державного портового нагляду морського торговельного порту України: Наказ Міністерства транспорту України від 18 жовтня 2000 р. № 574;

- Про затвердження Інструкції про огляд суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України: Наказ Міністерства транспорту України від 19 квітня 2001 р. № 225;

- Про затвердження Типового положення про службу регулювання руху суден: Наказ Міністерства транспорту України від 28 травня 2001 р. № 340;

- Про затвердження Положення про лоцмана-оператора служби регулювання руху суден: Наказ Міністерства транспорту України від 28 травня 2001 р. № 341;

- Про затвердження Порядку проведення конкурсу щодо надання судноплавним компаніям статусу національного перевізника:

ному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку, зміцненню обороноздатності держави і міжнародному співробітництву України¹.

Роль і значення транспорту в нашій країні закріплено в ст. 1 Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. В ній визначається, що транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, яка покликана задовольнити потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Транспорт перебуває у тісному взаємозв'язку і взаємодії з такими галузями:

- промисловістю;
- енергетичним, агропромисловим, будівельним і торговельним комплексами;
- зв'язком;
- житловим господарством і побутовим обслуговуванням населення;
- сферою використання й охорони природних ресурсів.

Кожна з перерахованих галузей має окремі специфічні матеріальні умови виробництва, технологічні процеси, структуру управління і підприємств, особовий склад працівників і ін.

Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національній безпеці, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування товарів, вантажів і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України². Щодо останнього то наприклад, тільки залізниці держави взаємодіють із залізницями семи сусідніх країн через 56 пунктів перетину кордону (при підготовці до Євро-2012 р. планується додатково ввести ще вісім таких об'єктів) та з 13 основними морськими портами Чорного і Азовського морів та р. Дунай³.

У зв'язку з використанням при визначенні кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів багатьох нормативних актів щодо їх регулювання, як бланкетних норм, вважаємо доцільним визначити окремі поняття транспортних

¹ Смирнов А.М., Клещенко О.В. Транспортне право: Курс лекцій. – Донецьк: ДЮІ, 2006 - С. 21.

² Про транспорт Закон України від 10.11.94р., №232 / 94-ВР // Відомості Верховної Ради. – 1994. - №51. – ст. 1, ст. 21.

³ Постанова Кабінету Міністрів України від 30.10.96р. №1324 „Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи” // ЗПУ. – 1996. - №19. – Ст. 543.

засобів, які зустрічаються досить рідко і лише у спеціальній літературі, але які повинні використовувати науковці при дослідженнях та у науково-педагогічній діяльності, курсанти, слухачі і студенти – у навчанні, а також працівники правоохоронних органів, судді та інші фахівці у правозастосовній діяльності.

Так, до складу **залізничного транспорту** входять підприємства залізничного транспорту, які здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, рухомий склад залізничного транспорту, залізничні шляхи сполучення, а також промислові, будівельні, торгівельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, технічні школи, дитячі дошкільні заклади, заклади культури, охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, підприємства промислового залізничного транспорту та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують його діяльність і розвиток. На залізничному транспорті діє: 6 залізниць (Донецька, Львівська, Одеська, Південно-Західна, Південна, Придніпровська), експлуатаційна протяжність залізничних колій - 22,05 тис. км. (з яких електрифіковано – 9,3 тис. км., що складає 42 відсотка від її загальної довжини), розгорнута протяжність цих колій складає - 30,3 тис. км., електрифікованих колій – 9169 км., інвентарний парк вантажних вагонів - 174939 од., інвентарний парк пасажирських вагонів - 8429 од., інвентарний парк електровозів – 1796 та 1443 од. електропоїздів, інвентарний парк тепловозів - 2718 од., інвентарний парк дизель-поїздів - 186 од., 27 дирекцій залізничних перевезень, 1684 станцій, 126 основних вокзалів, 68 локомотивних депо, 51 вагонне депо, 16 вагонних пасажирських депо, 43 дистанції енергопостачання, 69 дистанцій сигналізації та зв'язку, 110 дистанцій колії, 38 колійно-машинних станцій, 37 дистанцій цивільних споруд, 23 дистанції навантажувально-розвантажувальних робіт, 750 станцій відкритих для контейнерних перевезень та 8 тис. контейнерів (у яких щорічно перевозиться більш 5 млн. тонн цінних вантажів, з яких лєвова частка – товари народного споживання)¹. Щорічно залізничним транспортом перевозиться 300 млн. тонн вантажів (85,1 % вантажообігу) та біля 500 млн. пасажирів (54,5 % пасажирообігу), що посідає 4 місце на Євразійському континенті, поступаючись тільки залізницям Китаю, Росії, Індії. В той же час розподіл вантажних перевезень між видами транспорту в Україні значно

3. Особливості правового регулювання діяльності морського та внутрішнього водного транспорту

При розгляді правового регулювання морського та річкового транспорту необхідно мати на увазі, що в річковому транспортному праві існує багато невизначеностей на рівні законів (наприклад, немає визначення судна, екіпажу судна, майна, що затонуло та ін.). Тому за схожістю доводиться оперувати нормами морського права (зокрема, Кодексу торговельного мореплавства).

Правове регулювання діяльності водного транспорту України складають такі нормативно-правові акти:

1. Закони України:

- Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. №176/95;
- «Про приєднання України до Афіньської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року і Протоколу 1976 року до неї» від 15 липня 1994 р.;
- «Про виключну морську (економічну) зону України» від 16 травня 1995 р.;
- «Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року» від 3 червня 1999 р. № 728-XIV;
- «Про спеціальну (вільну) економічну зону "Порто-франко" на території Одеського морського торговельного порту» від 23 березня 2000 р., та інші.

2. Постанови Уряду:

- Статут внутрішнього водного транспорту Союзу РСР від 15 жовтня 1955 р. № 1801;
- «Про затвердження Положення про Державний департамент морського і річкового транспорту» від 30 березня 2000 р. № 584, та інші.

3. Відомчі нормативно-правові акти:

- Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом: Наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва і Міністерства транспорту України від 30 січня 2002 р. № 11/50;
- Про затвердження Порядку контролю за додержанням Ліцен-

¹ Баранов С.О. Профілактика злочинів на залізничному транспорті / Навчальний посібник. Одеса: Вид-во Одеського юридичного інституту ХНУВС, 2007. – С.20-21.

фів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України і Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів цього Збірника: Наказ Міністерства транспорту України від 27 грудня 2002 р. № 934;

– Положення про здійснення контролю за дотриманням вимог законодавства у сфері страхування при перевезенні небезпечних вантажів залізничним транспортом: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 19 листопада 2003 р. № 898, та іншими.

відрізняється від ЄС (де частка залізниць становить – 8%, автотранспорту – 44%, морського і річкового – 45%)¹.

До складу **морського транспорту** входять підприємства морського транспорту, які здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту. Морське господарство держави – це більш ніж 20 портів, судноремонтні заводи. Рибпромислова галузь України має у своєму складі 3 морських рибних та переробних підприємств в портах.

До складу **річкового транспорту** входять підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, судна, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи і організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу річкового транспорту.

До складу **автомобільного транспорту** входять підприємства автомобільного транспорту усіх форм власності, які здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, авторемонтні і шиноремонтні підприємства, рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, а також автовокзали і автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації та соціально-побутові заклади, інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу автомобільного транспорту.

До складу **авіаційного транспорту** входять підприємства повітряного транспорту (різних форм власності), що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, протипожежні та інші рятувальні, санітарно-медичні заходи аерофотозйомку, обробку сільськогосподарських угідь, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні

¹ Інформаційний сайт Державної адміністрації залізничного транспорту України – www.uz.gov.ua. – на 01.01.2008р.

заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

До складу **міського електротранспорту** (у т.ч. метрополітену) входять підприємства міського електротранспорту, що здійснюють перевезення пасажирів та вантажів, рухомий склад, трамвайні і тролейбусні лінії, ремонтно-експлуатаційні депо, службові приміщення, фунікулери, канатні дороги, ескалатори, заводи по ремонту рухомого складу і виготовленню запасних частин, споруди енергетичного господарства та зв'язку, промислові, ремонтно-будівельні, торговельні та постачальницькі організації, навчальні заклади, науково-дослідні та проектно-конструкторські установи, заклади охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту та інші культурно-побутові заклади і підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу міського електротранспорту.

До складу **відомчого транспорту** входять транспортні засоби підприємств, установ та організацій. Підприємства та організації, які мають відомчий транспорт, повинні забезпечувати його розвиток і утримання на рівні, що відповідає вимогам безпеки при наданні транспортних послуг. Відносини підприємств, які мають відомчий транспорт, з підприємствами, установами, організаціями та громадянами, яким вони надають транспортні послуги, та підприємствами транспорту загального користування регулюються кодексами (статутами) окремих видів транспорту.

Склад і структуру **трубопровідного транспорту** визначено Законом України «Про трубопровідний транспорт» від 15 травня 1996 року. Так, ст. 2 цього Закону встановлює, що систему трубопровідного транспорту України становлять магістральний трубопровідний транспорт і промисловий трубопровідний транспорт. Підприємства трубопровідного транспорту поділяються на газопроводи й нафтопроводи. Газотранспортна система України виконує дві основні функції: забезпечення природним газом внутрішніх споживачів і транзит російського природного газу в європейські країни. Як досліджено О.М. Котовенко, загальна довжина газопроводів України складає 283,2 тис. км., з них 246,1 тис. км., розподільчі мережі й 37,1 тис. км., магістральні трубопроводи, в тому числі 14 тис. км. - трубопроводи великого діаметру.

Система включає в себе 72 компресорні станції (122 компресорні цехи) й 13 підземних сховищ з активним об'ємом газу більше 32

вантажних вагонів: Наказ Міністерства транспорту України від 28 квітня 1997 р. № 151;

- Про затвердження Положення про сертифікаційну діяльність на залізничному транспорті України: Наказ Міністерства транспорту України від 1 червня 1998 р. № 207;

- Правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 28 липня 1998 р. № 297;

- Про затвердження Правил користування вагонами і контейнерами: Наказ Міністерства транспорту України від 25 лютого 1999 р. № 113;

- Про затвердження окремих розділів Правил перевезення вантажів: Наказ Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644 // Офіційний вісник України. - 2000. - № 48. - Ст. 2108.

- Правила прийомки вантажів до перевезення (ст. 7, 9, 13, 22, 24, 37, 39 Статуту залізниць): Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644;

- Правила видачі вантажів (ст. 35, 42, 46, 47, 48, 52, 53 Статуту залізниць): Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644;

- Правила оформлення перевізних документів (ст. 6, 23, 24 Статуту залізниць): Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644;

- Правила розрахунків за перевезення вантажів (ст. 62 Статуту залізниць): Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644;

- Правила обчислення строків доставки вантажів (ст. 41, 116 Статуту залізниць): Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644;

- Правила перевезення вантажів з оголошеною вартістю (ст. 28, 115 Статуту залізниць): Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644;

- Правила пломбування вагонів і контейнерів (ст. 38 Статуту залізниць): Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2001 р. № 542;

- Про затвердження Правил перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні: Наказ Міністерства транспорту України від 28 травня 2002 р.;

- Про затвердження Коефіцієнтів, що застосовуються до тари-

2. Особливості правового регулювання діяльності залізничного транспорту

Діяльність залізничного транспорту в Україні регламентується:

1. Законами України:

- «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р. № 273/96-ВР;
- «Про приєднання України до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення» від 5 червня 2003р., та іншими.

2. Постановами Кабінету Міністрів України:

- «Про затвердження Правил поведінки громадян на залізничному транспорті» від 10 листопада 1995р. № 903;
- «Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту» від 29 лютого 1996 р. № 262;
- «Про порядок обслуговування громадян залізничним транспортом» від 19 березня 1997 р. № 252;
- Про затвердження Статуту залізниць України: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457, та іншими.

3. Відомчими нормативно-правовими актами Мінтрансу та інших міністерств, відомств і комітетів:

- Про затвердження Правил перевезення пошти та експлуатації поштових вагонів на залізницях України: Наказ Міністерства зв'язку України, Міністерства транспорту України від 20 березня 1997 р. №26/90;
- Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів залізничним транспортом: Наказ Держпідприємництва України, Міністерства транспорту України від 8 червня 2001 р. № 85/363;
- Про затвердження Порядку контролю за додержанням Ліцензійних умов провадження господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів залізничним транспортом: Наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва, Міністерства транспорту України від 11 лютого 2002 р. № 16/73;
- Правила технічної експлуатації залізниць України: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 р. № 411;
- Про охорону і супроводження вантажів, що перевозяться залізничним транспортом України: Наказ Міністерства транспорту України від 20 січня 1997 р. № 18;
- Про затвердження Інструкції про порядок передачі в оренду

млрд. куб. метрів. Мережа підземного зберігання газу включає 4 комплекси: Західно-український Передкарпатський, Київський, Донецький та Південноукраїнський. Мережа магістральних нафтопроводів України має довжину 4569,4 км, має пропускну спроможність 114 млн. тонн нафти у рік на вході та 56,3 млн. тонн на виході. Її роботу забезпечують 28 нафто перекачувальних станцій, 11 резервуарних парків, а також комплекс технологічних та електротехнічних споруд¹.

Ст.ст. 39 і 40 Закону України «Про транспорт» регламентують порядок координації та взаємодії різних видів транспорту.

Слід враховувати, що законодавець завжди відзначає, що транспорт є однією з найважливіших, базових галузей економіки нашої країни. Транспорт відповідає за внутрішні й зовнішні транспортно-економічні зв'язки й потреби в перевезеннях, сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному та економічному розвитку, зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України.

Аналіз норм транспортного права дозволяє зробити висновок, що підприємства транспортної системи України (заводи, депо, підприємства зв'язку, водо-, паливо-, енергозабезпечення, шляхові споруди, інші структурні підрозділи) є складовими частинами економічної системи України². Вони беруть участь у суспільному виробництві, розподілі й обміні виробленого продукту, їм притаманні і міжгалузеві зв'язки, взаємозалежність та інтегрованість з економічною системою країни в цілому.

Стан транспорту, рівень його розвитку та ефективність функціонування залежать від спроможності держави здійснювати управління виробництвом в економіці, обігом виробленої продукції, а також від впровадження досягнень науково-технічного прогресу в країні.

Діяльність транспорту базується на правових, організаційних, економічних і соціальних засадах, які визначаються законами, кодексами, статутами, іншими державними й міжнародними нормативно-правовими актами. Всі ці нормативно-правові акти визначають порядок і умови перевезень, користування транспортними засобами, основи організації безпеки руху транспортних засобів, охорони праці на

¹ Котовенко О.М. Кримінальна відповідальність за пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів: Монографія. – Харків: Консум, 2004. – 136 с.

² Про транспорт Закон України від 10.11.94р. № 232 / 94-ВР // Відомості Верховної Ради. – 1994. - №51. – ст.ст. 39-40.

транспорті, забезпечення громадського порядку, пожежної безпеки, встановлюють санітарні норми та інші правила на транспорті. Всі ці норми є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України.

Виписуючи розділ XI „Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту” чинного КК, що складається зі ст.ст. 276-292 КК, (частина окремих складів злочинів до цього була розподілена у різних розділах КК 1960 року) і об'єднуючи їх в єдиний чинний розділ, законодавець небезпідставно систематизував та слушно врахував пропозиції вчених і практичних працівників правоохоронних органів та суддів. Ця позитивна і доцільна новація в чинному КК буде сприяти вирішенню наявних проблем у запобіганні таких видів злочинів. Актуальність дослідження щодо удосконалення визначення кримінальної відповідальності та запобігання таким видам злочинів підтверджуються статистичними даними по державі (дивись таблицю № 1, 2).

Аналіз цих даних свідчить про те, що на фоні зниження загальної кількості зареєстрованих по державі злочинів на 20,4 % (2001р. – 503676, - 2007р.-401293, 2008 р. - 384424) зареєстровані злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту зросли на 2979 або на 1,6% більше (2001 р.– 19052, 2007р. - 22031). Крім цього на їх фоні висвітлюються і інші проблеми органів внутрішніх справ на транспорті: які пов'язані з наявністю спірних питань: щодо функціонування та заміною повноважень Департаменту транспортної міліції (нині УМВС України на залізничному транспорті), а також щодо безпідставного зниження ролі його структурних підрозділів – лінійних управлінь на шести залізницях держави та відмова від створення єдиного керівного органу внутрішніх справ на всіх видах транспорту (не зважаючи на неодноразові пропозиції вчених і практиків), на відміну від Генеральної прокуратури і транспортних прокуратур України та МВС Росії і держав СНД, в яких вони ефективно функціонують¹. Не вирішення зазначених проблем знижує ефективність, координацію і контроль в питаннях стратегії і тактики взагалі запобігання та боротьби зі злочинністю у транспортній галузі в масштабах всієї держави тощо.

¹ На страже магистралей: Очерки истории транспортной милиции России (Под общей редакцией Захаренкова В.В.) М., ОАО «Иван Федоров», 2002. – С. 176-185.

транспорту: Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 р. № 586;

– Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306;

– Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті загального користування: Постанова Кабінету Міністрів України від 29 січня 2003 р. № 143, та іншими.

4. Відомчими актами Мінтрансу України та інших міністерств:

– Про затвердження Правил перевезення пошти автомобільним транспортом: Наказ Міністерства транспорту України, Міністерства зв'язку України від 12 березня 1997 р. № 32/76;

– Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі) та Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі: Наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва і Міністерства транспорту України від 18 грудня 2003 р. № 136/985;

– Про виконання Закону України від 23 грудня 1993 р. "Про внесення змін і доповнень у деякі законодавчі акти України про відповідальність за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху»: Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 25 лютого 1994 р. № 91;

– Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: Наказ Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. № 363;

– Порядок і умови організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 21 січня 1998 р. № 21;

– Про затвердження Інструкції про проведення державної реєстрації, перереєстрації та обліку транспортних засобів, оформлення і видачі реєстраційних документів, номерних знаків на них та здійснення перевірок реєстраційно-екзаменаційних підрозділів ДАІ МВС України: Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 10 квітня 2002 р. № 335, та іншими наказами, розпорядженнями і ін.

Додаток № 1

Особливості правового регулювання окремих видів транспорту

1. Особливості правового регулювання діяльності автомобільного транспорту

Правове регулювання діяльності автомобільного транспорту в Україні здійснюється наступними нормативно-правовими актами:

1. Законами України:
 - «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 р. № 3353-XII;
 - «Про ратифікацію Конвенції про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу» від 8 квітня 1999 р.;
 - «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 р.;
 - «Про розвиток автомобільної промисловості України» від 18 березня 2004р., та іншими.
2. Указами Президента України («Про заходи щодо посилення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом» від 20 травня 2004 р. № 570/2004, та іншими).
3. Постановами Уряду:
 - Про статут автомобільного транспорту УРСР: Постанова Ради Міністрів Української РСР від 27 червня 1969 р. № 401;
 - Правила проведення державного технічного огляду автомобілів, автобусів, мототранспорту та причепів: Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 26 лютого 1993 р. № 141;
 - Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правила користування ними та охорони: Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 р.;
 - Про заходи щодо створення безпечних умов для міжміських і міжнародних перевезень автомобільним транспортом; Постанова Кабінету Міністрів України від 18 серпня 1994 р. № 567;
 - Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176;
 - Про заходи щодо запобігання надзвичайним ситуаціям під час перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом: Постанова Кабінету Міністрів України від 29 січня 1999 р. № 104;
 - Положення про Державний департамент автомобільного

Таблиця № 2
Кількість злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту за 2002 - 2008р.р.

Роки	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 6 міс.
Загальна кількість зареєстрованих злочинів по державі	450661	556351	520105	485725	420900	401293	2012062
Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту	18382	22075	20348	21570	21615	22031	11013
% від загальної кількості зареєстрованих злочинів	4,0%	3,9%	3,9%	4,4%	5,5%	5,4%	5,4%
Порушення правил безпеки руху, що спричинило смерть потерпілого	2646	3044	2807	3319	3255	3569	1373
Адміністративні правопорушення правил дорожнього руху	219727	2854850	3016014	3035663	4085029	5231000	5928000

За 2001 - 2008 рр. обсяги перевезень вантажів усіма видами транспорту зросли з 752 до 900 млн тонн. Суттєво зросли обсяги перевезень пасажирів з 3,23 до 6,27 млрд. При цьому відбувається зростання кількості катастроф і аварій, на залізничному, повітряному і водному видах транспорту. На залізницях в середньому щодня відбувається до 5 випадків травмування громадян, з яких у 60% зі смертельними наслідками. Стан травмування людей на залізничному транспорті набуло загрозливого характеру - за 2002 - 2007 рр. травмовано понад 7 тис. осіб, у тому числі близько 5 тис. - смертельно, з них понад 120 діти віком до 16 років. Щороку в Україні на транспорті відбувається від 5 до 15 аварій та катастроф. Тільки у 2008 р. на повітряному транспорті сталося 3 катастрофи, у яких загинуло 24 людини. При подальшому розвитку усіх видів транспорту в державі потенційна загроза безпеці руху, настання техногенних аварій і катастроф, як свідчить статистика, не зменшиться.

Позитивне вирішення наявних проблем є нагальним тому, що роль транспорту в економіці нашої країни буде постійно зростати і в майбутньому, за наступних причин: сьогодні існує тенденція до поглиблення суспільного перерозподілу праці та спеціалізації виробництва в окремих регіонах нашої країни. Це потребує розширення міжгосподарських зв'язків як у самій країні, так і за її межами, що призведе до збільшення обсягів транспортних перевезень; переобладнання діючих, побудова та вдосконалення нових видів транспортних засобів будуть сприяти появі нових робочих місць в металургії, переробній промисловості, машинобудівельному та інших промислових комплексах країни; Україна має вигідне геополітичне положення, розвинуту мережу залізничних і автомобільних доріг, сучасні морські порти, а в ході підготовки до Євро-2012 року вона має перспективу розширити транспортну інфраструктуру, підвищити її якість тощо. Це надає Україні можливість зайняти одну з ключових позицій в налагодженні транспортних зв'язків між країнами Європи та Азії, з чим не можна не погодитись. Тому важливого значення набуває проблема подальшого розвитку та вдосконалення правового регулювання окремих галузей права щодо забезпечення транспортної діяльності, визначення її місця в правовій системі держави, а також підготовки відповідних фахівців для цієї галузі і підрозділів транспортної міліції, забезпечення захисту шляхів сполучення і всіх видів транспорту кримінально-правовими засобами¹.

¹ Смирнов А.М., Клещенко О.В. Транспортне право: Курс лекцій. – Донецьк: ДЮІ, 2006 - С. 9-10.

жок засобів сигналізації і зв'язку на залізничному транспорті. Слідча практика: Збірник / Уклад. А.А. Осауленко. – К.: РВВ МВС України, 1999. – С. 17-20.

273. Юхно О.О. Правові та практичні проблеми організації взаємодії слідчих і оперативних працівників територіальних і транспортних ОВС в оперативно-розшуковій діяльності, легалізація матеріалів на стадіях попередження, виявлення, розкриття та розслідування злочинів // Матеріали науково-практичної конференції „Проблеми взаємодії територіальних і транспортних ОВС у попередженні та розкритті злочинів”. – Львів. – ЛІВС при НАВС України, 2003. – С.19-29.

274. Юхно О.О. Проблеми вдосконалення правоохоронної системи по організації боротьби і профілактики злочинів на залізничному транспорті // Вісник Одеського інституту внутрішніх справ. – 2004. - №3. – ч.2. – С.158-165.

275. Юхно А.А., Литвинов А.Н. Основы деятельности правоохранительных органов по противодействию преступности: Учебное пособие. - К.: Хай-Тек Пресс, 2008.- 176 с.

276. Ярочкин В.С. Организованная преступность. Откуда исходит угроза. -М., 1995.

277. Ярмиш Н. Проблема інформаційної причинності у науці кримінального права // Право України. - 2003. - №7.

278. Ярмиш О. Н. Проблеми взаємодії між правоохоронними органами та населенням: вітчизняний та зарубіжний досвід // Вісник унутр. справ. - Х.: 1999. - № 8.

юрід. наук, проф. Н.Ф. Кузнецовой и д-ра юрид. наук, проф. Ф.М. Решетникова. – М.: Зерцало, 1998. – 218 с.

256. Уголовный кодекс Украинской ССР: Научно-практический комментарий / Под ред. Председателя Верховного суда УССР В.И. Зайчука. – К.: Изд-во полит. лит., 1969. – 543 с.

257. Уголовный кодекс Украины: Научно-практический комментарий / Отв. ред. С. Яценко. – 3-е изд. испр. и доп. – К.: А.С.К., 2004. – 1096 с.

258. Уголовный кодекс Украины: Научно-практический комментарий / Отв. ред. Е.Л. Стрельцов. – Х.: ООО “Одиссей”, 2005. – 864 с.

259. Уголовный кодекс ФРГ. – М.: Зерцало, 2000. – 208 с.

260. Усатий Г.О. Кримінально-правовий компроміс. – К.: Атіка, 2001. – 125 с.

261. Утевский Б.С. Общее учение о должностных преступлениях. – М.: Юр. изд-во, 1948.

262. Утевский Б.С. Вина в советском уголовном праве. – М.: Гос. изд-во юрид. лит., 1950.

263. Фойницкий И.Я. Курс уголовного права. Часть Особенная. – СПб., 1907.

264. Фролов Е.А. Спорные вопросы общего учения об объекте преступления // Сборник ученых трудов. – Вып. 10. – Свердловск, 1969.

265. Церетели Т.В. Причинная связь в уголовном праве. – Тбилиси: Изд-во Тбилис. ун-та, 1957.

266. Цветинович А.Л. Дополнительные наказания: функции, система, виды. – Изд-во Саратов. ун-та, Куйбышевский филиал, 1989. – 188 с.

267. Церетели Т.В. Причинная связь в уголовном праве. – М.: Гос. изд-во юрид. лит., 1963.

268. Цивільний кодекс України. – Х.: ТОВ «Одісей», 2007. – 424 с. – Ст. 1187.

269. Черданцев А.Ф., Котельников С.Н. О понимании и содержании юридической ответственности // Правоведение. – 1976. – №5.

270. Чугуников И.И. Правоотношения и формы их реализации в уголовном праве Украины. – Дисс... канд. юрид. наук. – Одесса, ОНЮА, 2000. – 236 с.

271. Шнейдер М.А. Советское уголовное право. Часть Особенная. – Вып. 2. Иные государственные преступления. – М., 1959.

272. Юхно О.О. Особливості розкриття злочинів та розслідування кримінальних справ, порушених за фактами пошкодження та краді-

2. ТЕОРЕТИЧНІ НАПРЯМКИ ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

До цього часу в доктрині кримінального права не вироблено загально визнаного поняття кримінальної відповідальності. Тривають суперечки навколо концепцій розуміння змісту та сутності, форм реалізації цього найважливішого кримінально-правового інституту. Більшість наукових праць базується на аналізі результатів спеціальних досліджень із цієї проблеми а в окремих випадках обмежується саме цим.

Як досліджено професором В.О. Меркуловою та іншими вченими значна кількість концепцій розуміння поняття кримінальної відповідальності за наявності суттєвих (і не дуже) відмінностей між ними потребує певної їх систематизації, відповідної класифікації. Найбільш типовою є класифікація, згідно з якою всі концепції щодо визначення поняття кримінальної відповідальності маємо об'єднати в чотири групи¹.

Перша група включає концепції, які ототожнюють кримінальну відповідальність із санкцією, вбачають у реальному застосуванні кримінальної відповідальності застосування кримінально-правової норми, санкції норми, у певних випадках безпосередньо йдеться про ототожнення кримінальної відповідальності і покарання (Н.І. Загородніков, О.Є. Лейст).

Друга група, яка є найчисельнішою, це концепції, які розглядають кримінальну відповідальність як певний обов'язок особи, яка вчинила злочин, піддатися дії закону про кримінальну відповідальність, мірі кримінально-правового впливу, понести відповідальність перед суспільством та державою, підлягати певним заходам негативного характеру, передбачених чинним законодавством, зазнати певних обмежень та позбавлень. У даному випадку найтипівішими є наукові позиції таких кримінологів, як Я. М. Брайнін, Н. С. Лейкіна, М.П. Ка-

¹ В.О. Меркулова Кримінальна відповідальність: окремі теоретичні та соціально-правові аспекти: Монографія. – Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2007. – 225 с., Кримінальне право України. Загальна частина / За ред. проф. П.С. Матишевського, доцентів П.П. Андрушка, С.Д. Шапченка – К.: Юрінком Інтер, 1997. – С. 74-75; Мельникова Ю.Б. Дифференціація відповідальності, індивідуалізація покарання. – Красноярск: Изд-во Красноярского ун-та, 1989. – С. 28-29; Баулін Ю.В. Звільнення від кримінальної відповідальності. – К.: Атіка, 2004. – С. 17-22; Наден О.В. Спеціальні види звільнення особи від кримінальної відповідальності за злочини у сфері обігу наркотичних засобів. Психотропних речовин, їх аналогів або прекурсорів. – Х.: Право, 2003. – С. 23-24.

рпушин, В.І. Курляндський¹. Із вітчизняних науковців прихильниками цієї позиції є П.С. Матишевський, М.Й. Коржанський, І.М. Даньшин².

Науковці посилаються на обов'язкове тлумачення слова "відповідальність" в українській мові, що розуміється як "покладений на когось або взятий на себе обов'язок відповідати за певну ділянку роботи, справи, за чийсь дії, вчинки, слова"³.

У спеціальній літературі в межах обґрунтування основного змісту цієї концепції, відповідно до принципу невідворотності відповідальності, наводяться такі положення: згідно із чинним законодавством кримінальна відповідальність невідворотна, її має понести будь-яка особа, яка вчинила злочин, навіть якщо вона не розшукана⁴.

Проте аналіз безпосередньо цих концепцій дозволяє дещо відокремити певні позиції відповідно до того, на які положення більше робиться наголос, як розглядається момент виникнення кримінальної відповідальності, чи розмежовується потенційна та реальна кримінальна відповідальність, як розглядається співвідношення відповідальності із кримінально-правовими відносинами.

У фундаментальному дослідженні з проблем кримінального права на початку 70-х років ХХ ст. (підручник із курсу кримінального права, підготовленого колективом авторів) кримінальна відповідальність визначається як обов'язок відповідати за вчинений злочин, обов'язок зазнати певних особистих та матеріальних позбавлень, передбачених відповідною статтею закону про кримінальну відповідальність⁵.

Я.М. Брайнін визначав кримінальну відповідальність як обґрунтований нормами закону про кримінальну відповідальність обов'язок

¹ Брайнін Я.М. Уголовная ответственность и ее основания в советском уголовном праве. - М., 1963. - С. 25; Лейкина Н.С. Личность преступника и уголовная ответственность. - Л.: Изд-во ЛГУ, 1968. - С. 25, 28-32; Карпушин М.П., Курляндский В.И. Уголовная ответственность и состав преступления. - М., 1974 - С. 21.

² Матишевський П.С. Кримінальне право України. Загальна частина. Підручник. - К.: А.С.К. - 2001. - С. 86; Коржанський М.Й. Презумпція невинуватості і презумпція вини: Монографія. - К.: Атіка, 2004. - С. 119-124; Уголовное право Украинской ССР на современном этапе. Часть Общая. - К.: Наукова думка, 1985. - С. 47.

³ Новий тлумачний словник української мови / Укладачі В. Яременко, О. Сліпущо. У 3 т. - Т. 1. - К.: Аконті, 2006. - С. 317.

⁴ Коробов П.В. К вопросу о понятии уголовной ответственности // Реализация уголовной ответственности: уголовно-правовые и процессуальные проблемы. - Куйбышев, 1987. - С. 5.

⁵ Курс советского уголовного права. Часть Общая. В 6 т. Т. III. Наказание. Ред. кол.: А.А. Пионтковский, П.С. Ромашкин, В.М. Чхиквадзе. - М.: Наука, 1970. - С. 8, 9.

239. Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / Под ред. д-ра юрид.наук, проф. В.С. Комиссарова. - СПб.: Изд-во «Юридический центр Пресе», 2002.

240. Хавронюк М.І. Законодавство про кримінальну відповідальність України та інших держав континентальної Європи: порівняльний аналіз, проблеми гармонізації: Монографія. - К.: Юрисконсульт, 2006. - 1048 с.

241. Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть: Учебник / Под ред. проф. Б.В. Здравомыслова. - М.: Юрист, 1999.

242. Уголовное право. Общая часть. - М., 1948.

243. Уголовное право. Часть особенная / Под ред. Н.И. Загородникова, В.Ф. Кириченко. - М.: Юрид. лит., 1968.

244. Уголовное право. Часть Особенная / Под ред. М.И. Ковалева, М.А. Ефимова, Е.А. Фролова. - М.: Юрид. лит., 1969.

245. Уголовное право БССР. Часть особенная, Т. II / Отв. ред. И.С. Тишкевич. - Мн.: Вышэйш. шк., 1978.

246. Уголовное право. Общая часть. - М.: Моск. ин-т МВД России, 1997.

247. Уголовное право. Общая часть: Учебник для вузов / Отв. редакторы И.Я. Козаченко и З.А. Незнамов. - М.: Издательская группа НОРМА - ИНФРА. - М., 1998.

248. Уголовное право Украины. Общая часть: Учебник / Под ред. М.И. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тация. - 2-е изд., перераб. и доп. - Х.: Право, 1998.

249. Уголовное право; Особенная часть / Под ред. П.С. Матишевского. - К.: Юринком Интер, 1999.

250. Уголовный кодекс Украины: Научно-практический комментарий (Отв. ред. С.С. Яценко, В.Й, Шакур). - К.: Правовые источники, 1998.

251. Уголовный кодекс Украины. Комментарий / Под ред. Ю.А. Кармазина и Е.Л. Стрельцова. - 2-е изд. - Х.: Одиссей, 2002.

252. Уголовная ответственность и ее реализация в деятельности органов внутренних дел / Под ред. Загородникова Н.И. - М., 1987.

253. Уголовное законодательство зарубежных стран (Англии, США, Франции, Германии, Японии): Сборник законодательных материалов / Под ред. И.Д. Козочкина. - М.: Зерцало, 1998. - 352 с.

254. Уголовное право Украинской ССР на современном этапе. Часть Общая. - К.: Наукова думка, 1985. - 448 с.

255. Уголовный кодекс Испании / Под ред. и с предисловием д-ра

ности. – Л.: Изд-во ЛГУ, 1982. – 205 с.

222. Сергеевский Н.Д. Русское уголовное право. Пособие к лекциям. Часть Общая. – СПб.: Тип. Стасюлевича, 1905. – 385 с.

223. Соловій Я.І. Межі кримінальної відповідальності. – Дис... канд. юрид. наук. – Київ, НАВСУ, 2004. – 223 с.

224. Стручков Н.А. Уголовная ответственность и ее реализация в борьбе с преступностью. – Саратов: Изд-во Саратовск. ун-та, 1978. – 288 с.

225. Сундуrow Ф.Р. Проблемы систематизации уголовно-правовых мер воздействия в законодательстве России // Современные тенденции развития уголовной политики и уголовного законодательства. – М., 1994.

226. Таганцев Н.С. Русское уголовное право. Лекции. Часть Общая: В 2 т. Т.1. – М.: Наука, 1994.

227. Таганцев Н.С. Русское уголовное право. Часть общая. Т.2. Лекции. – СПб.: Государственная типография, 1902.

228. Тарарухин С.А. Установление мотива и квалификация преступления. – К.: Вища шк., 1977.

229. Таций В.Я. Объект и предмет преступления в советском уголовном праве. Монография. – Харьков: Выс. шк., 1988.

230. Тимейко Г.В. Обще учение об объективной стороне преступления. – Ростов: Изд-во Ростов, ун-та, 1977.

231. Трайнин А.Н. Учение. о составе преступления. – М.: Юрид, изд-во Мин. юстиции СССР, 1946.

232. Трайнин А.Н. Состав преступления по советскому уголовному праву. – М.: Юрид. лит., 1951.

233. Трайнин А. Н. Общее учение о составе преступления. – М.: Госюриздат, 1957.

234. Таганцев Н.С. Русское уголовное право. – Т. 2. – Тула: Автограф, 2001. – 688 с.

235. Таганцев Н.С. Русское уголовное право: Лекции. Часть общая. В 2 т. Т.2. – М.: Наука, 1994. – 393 с.

236. Тарбагаев А.Н. Понятие и цели уголовной ответственности. – Красноярск: Изд-во Красноярского ун-та, 1986. – 120 с.

237. Тертишник В.М. Научно-практичний коментар до кримінально-процесуального кодексу України. – К.: А.С.К., 2003. – 1056 с.

238. Тихонов К.Ф. Субъективная сторона преступления. Проблема социального содержания вины в советском уголовном праве. – Саратов: Приволжск. кн. изд-во, 1967. – 104 с.

особи, що вчинила злочин, піддатися впливу дії закону про кримінальну відповідальність, який передбачає заборону цього злочину¹.

М.П. Карпушин, В.І. Курляндський під кримінальною відповідальністю розуміють “обов’язок винної особи дати у встановленому порядку звіт у вчиненому нею злочині: підлягати певним правовим обмеженням (запобіжним заходам тощо), які випливають із встановленого порядку вирішення питання про відповідальність, бути засудженим від імені держави і понести заслужену міру покарання”. Автори вважали, що на певному етапі кримінальна відповідальність, яка вже існує, не реалізується (до притягнення особи до кримінальної відповідальності)².

Н.С. Лейкіна стверджує, що кримінальна відповідальність – це обов’язок підлягати мірі кримінально-правового впливу, що містить обмеження, страждання, покладені законом на особу, яка вчинила злочин. У своєму розвитку вона проходить ряд етапів: стадію нереалізованої відповідальності (з моменту вчинення злочину і до притягнення до кримінальної відповідальності); притягнення до кримінальної відповідальності; призначення покарання; виконання покарання³. У своїх висновках автор базується на тих позиціях, що відповідальність – це передусім обов’язок людини звітувати за свою поведінку, що відрив кримінальної відповідальності від суб’єкта та намагання бачити у ній лише реакцію держави на суспільно-небезпечну поведінку особи є неприпустимим⁴.

М.Й. Коржанський, підтримуючи в цілому позицію науковців, які розглядають кримінальну відповідальність як обґрунтований нормами закону про кримінальну відповідальність обов’язок особи, яка вчинила злочин, піддатися дії закону про кримінальну відповідальність. Я.М. Брайнін, обґрунтовує це такими положеннями що відповідальною може бути лише особа, юридично зобов’язана, тобто така, на яку певними правовими нормами покладено обов’язок дотримуватися певних правових норм. Учений вважає, що з юридичного обов’язку особи, яка порушила певні правові норми, випливають пе-

¹ Брайнін Я.М. Уголовная ответственность и ее основания в советском уголовном праве. М., 1963. – С. 11, 23, 25-27.

² Карпушин М.П., Курляндский В.И. Уголовная ответственность и состав преступления. – М., 1974 – С. 21, 31-32.

³ Соловій Я.І. Межі кримінальної відповідальності: Дис... канд. юрид. наук, НАВСУ, Київ, 2004. – С. 26.

⁴ Лейкіна Н.С. Личность преступника и уголовная ответственность. – Л.: Изд-во ЛГУ, 1968. – С. 28-29, 31-32.

вні юридичні наслідки – засудження, покарання, судимість. На його думку, головна сутність юридичної (кримінальної) відповідальності – у тому, що вона є особистою, персоніфікованою, належною лише певній особі. Вона не державний примус, не санкція правової норми. Вона не опосередковується державним примусом, а є суттєвим властивим обов'язком особи, що покладений на неї правом, законом, а отже є і тоді, коли санкція певної правової норми ще не застосовувалась. А отже пропонується таке визначення поняття кримінальної відповідальності як “встановленого законом про кримінальну відповідальність юридичного обов'язку особи дати звіт перед судом про своє суспільно небезпечне діяння і понести за нього передбачене законом засудження та покарання”¹. У цьому визначенні маємо сполучення двох понять – “обов'язку зазнати державний примус” та “реалізації державного примусу”, що не є тотожними, має свій власний соціально-правовий зміст. До речі це опосередковано підтверджується певними пропозиціями автора щодо наукової моделі КК, де надається законодавче визначення кримінальної відповідальності: “Уголовна відповідальність є обов'язком кожної особи, яка вчинила передбачений Уголовним законом злочин, дати публічний звіт про свою злочинну поведінку і виконати призначене судом покарання”². Найбільш важливим у реалізації кримінальної відповідальності, на думку вченого, є кримінально-правове обвинувачення, що приводить у рух кримінальну відповідальність, яка до цього перебувала у своєму потенційному стані, перетворює її на реальність, дійсність. Отже кримінальна відповідальність реалізується лише у кримінально-правовому обвинуваченні, зміст кримінальної відповідальності – в обвинуваченні³.

Існував також дещо інший підхід, обумовлений більш конкретним розглядом правового обов'язку як такого, що виникає у разі доведення вини особи і визначення на цій підставі конкретного обсягу примусу, який має зазнати особа. Так указувалося, що кримінальна відповідальність пов'язана з особливого роду правовим обов'язком особи, винної у вчиненні злочину, перетерпіти позбавлення особистого, майнового характеру, що виникають у зв'язку з її засудженням та

¹ Коржанський М.Й. Презумпція невинуватості і презумпція вини: Монографія. – К.: Атіка, 2004. – С. 122.

² Коржанський М.Й. Уголовний закон України (наукова модель): Монографія. – Дніпропетровськ: Юрид. акад. МВС, 2004. – С.23 – 25.

³ Коржанський М.Й. Презумпція невинуватості і презумпція вини: Монографія. – К.: Атіка, 2004. – С. 123.

України від 27 грудня 1999 р. // Вісник Конституційного Суду України. – 1999. – № 5. – С. 7-13.

204. Рубинов Н.З. Экономика трубопроводного транспорта нефти и газа. - М.: Недра, 1978.

205. Рубинштейн С.Л. Бытие и сознание - М.: Изд-во АН СССР, 1957.

206. Сборник Постановлений Пленума Верховного Суда Украины по уголовным делам (1973-2000 гг.). - Харьков: Одиссей, 2000.

207. Сергеева Т.Л. Уголовно-правовая охрана социалистической собственности в СССР. - М.: Изд-во АН СССР, 1954.

208. Смирнов А.М., Клещенко О.В. Транспортное право: Курс лекций.- Донецьк: ДЮІ, 2006.- 300 с.

209. Советский энциклопедический словарь. - М.: Сов. энцикл., 1981.

210. Советский энциклопедический словарь/ Гл. ред. А.М. Прохоров. - 4-е изд. - М.: Сов. энциклопедия, 1989.

211. Советское уголовное право: Общая часть / Под ред. В.Д. Меньшагина, Н.Д. Дурманова и др. - М.: МГУ, 1974.

212. Советское уголовное право. Часть Общая / Под ред. Б.В. Здравомыслова, С.Г. Келиной и др. - М.: Юрид. лит., 1960.

213. Советское уголовное право. Общая часть. Т. 1, 1928.

214. Советское уголовное право. Часть общая: Учебник / Ред. М.Д. Шарго-родский, Н.А. Беляев. - Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1960.

215. Советское уголовное право. Часть особенная / Под ред. М.Д. Шаргородского, Н.А. Беляева. - М.: Юрид. лит., 1962.

216. Советское уголовное право. Общая часть / Под ред. В.Д. Меньшагина, Н.Д. Дурманова, Г.А. Кригера. - М.: Изд-во Моск. ун-та, 1969.

217. Советское уголовное право: Часть Общая /Под ред. Б.В. Здравомыслова, П.И. Гришаева, М.А. Гельфера, - М.: Юрид. лит., 1972.

218. Советское уголовное право. Общая часть //Под ред. Н.А. Беляева, М.И. Ковалева. - М.: Юрид. лит., 1977.

219. Соколовский З.М. Проблемы использования в уголовном судопроизводстве специальных знаний для установления причинной связи явлений: Дис. на соиск. учен. степени доктора юрид. наук. - Х., 1968.

220. Сташис В.В., Бажанов М.И. Изучение и применение нового уголовного законодательства. - Х., 1967.

221. Санталов А.И. Теоретические вопросы уголовной ответствен-

10.11.1994р. // Відомості Верховної Ради. - 1996. - № 29. - Ст. 139.

190. Продайко С.В., Юхно О.О. Запобігання, розкриття, викриття та розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті України / Методичний посібник. Укл. С.В. Продайко, О.О. Юхно.- Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2007.- 174 с.

191. Про затвердження Статуту залізниць України: Полстанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 №457 // Офіційний вісник України. - 1998. - №14. - Ст.150.

192. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р., № 232 / 94-ВР // Відомості Верховної Ради. - 1994. - № 51. - Ст. 446.

193. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 р., № 273 / 96-ВР // Відомості Верховної Ради. - 1996.

194. Про захист населення і територій від надзвичайних ситуацій техногенного і природного характеру: Закон України від 08.06.2000 р. // Відомості Верховної Ради. - 2000. - № 40. - Ст.337.

195. Про аварійно-рятувальні служби: Закон України від 14.12.1999 р. // Відомості Верховної Ради. - 2000. - № 4. - Ст.25.

196. Познышев С.В. Учебник уголовного права. Очерк основных начал общей и особенной части науки уголовного права. Общая часть. - М.: Наркомюст, 1923. - 283 с.

197. Похмелкин В.В. Социальная справедливость и уголовная ответственность. - Красноярск: Изд-во Красноярского ун-та, 1990. - 175 с.

198. Прохоров В.С. Преступление и ответственность. - Л.: Изд-во ЛГУ, 1984. - 136 с.

199. Прохоров В.С., Кропачев Н.М., Таргабаев А.Н. Механизм уголовно-правового регулирования: норма, правоотношение, ответственность. - Красноярск: Изд-во Красноярского ун-та, 1989. - 208 с.

200. Рарог А. Психологическое содержание вины // Сов. юстиция. - 1973. - № 21.

201. Реннеберг И. Объективная сторона преступления. - М.: Госюриздат, 1957.

202. Ретюнских И.С. Уголовная ответственность и ее реализация по советскому законодательству // Уголовная ответственность: проблемы содержания, установления, реализации. - Воронеж, 1989.

203. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням Міністерства внутрішніх справ України щодо офіційного тлумачення положень ч. 3 ст. 80 Конституції України (справа про депутатську недоторканість): Рішення Конституційного Суду

призначенням у разі необхідності кримінального покарання¹.

В Україні за радянських часів у частині підручників кримінальна відповідальність теж розглядалася як обов'язок особи зазнати кримінальної репресії за вчинений злочин. Так І.Н. Даньшин, аналізуючи КК 1960 р., розглядає основний зміст кримінальної відповідальності як обов'язок винної особи понести державне засудження (публічний осуд) і відбутися, як правило, передбачені законом певні покарання. Відповідно до цього надається визначення кримінальної відповідальності як інституту, основним змістом якого є покладання примусового обов'язку на винну особу перетерпіти державне засудження, публічний осуд особи, а також понести у разі призначення передбачені законом про кримінальну відповідальність покарання, які полягають у позбавленні особистого та майнового характеру².

Чимало концепцій, в яких кримінальна відповідальність розглядається як потенційне зобов'язання особи надати відповідь за вчинене і як обов'язок реально зазнати осуд, та примусові заходи кримінальної відповідальності.

Так, на думку О. М. Миколенко, кримінальна відповідальність є складним явищем, яке охоплює за змістом: "по-перше, заснований на нормах закону про кримінальну відповідальність та обумовлений фактом вчинення злочину, обов'язок особи перетерпіти певні позбавлення особистого та майнового характеру, отже – понести покарання або іншу міру кримінально-правового характеру; по-друге, обов'язок особи дати звіт щодо вчиненого перед державою в особі уповноважених органів; по-третє, відтворення у обвинувальному вирокі негативної оцінки вчиненого діяння (визнання його як злочину) та осуд особи, яка його вчинила; по-четверте, судимість як правовий наслідок засудження"³.

Професор М.І. Бажанов розглядав кримінальну відповідальність як обов'язок особи надати відповідь за свої злочинні діяння і як таку, що полягає в тому, що особа, яка підлягає кримінальній відповідальності, зобов'язана перетерпіти особливі обмеження, позбавлення, примусовий вплив закону про кримінальну відповідальність. На цій підставі автор відокремлював дві сторони кримінальної відповідаль-

¹ Козаченко И.Я. Уголовная ответственность: мера и форма выражения. - Свердловск: Изд-во Свердловск. юрид. ун-та, 1987. - С.19.

² Уголовное право Украинской ССР на современном этапе. Часть Общая. - К.: Наукова думка, 1985. - С. 44-47.

³ Уголовный кодекс Украины: Научно-практический комментарий / Отв. ред. Е.Л. Стрельцов. - Х.: ООО "Одиссей", 2005. - С. 9.

ності: суб'єктивну сторону – обов'язок особи, яка вчинила злочин, дати відповідь за свої діяння перед державою; об'єктивну (зовнішню) сторону – полягає у реальному зазнаванні особою позбавлень та обмежень. Він дотримувався позиції, що кримінальна відповідальність не рівнозначна покаранню. Покарання є однією із форм реалізації кримінальної відповідальності, проте вона не єдина. На думку автора, кримінальна відповідальність виникає з моменту вчинення злочину (вчинення особою діяння, яке передбачене законом про кримінальну відповідальність як злочин, і є підставою кримінальної відповідальності) і проходить певні етапи: виникнення кримінальної відповідальності; досудового розслідування та притягнення особи по справі як обвинуваченого (на якій можливе звільнення особи від кримінальної відповідальності); винесення обвинувального вироку та призначення покарання, виконання покарання до погашення чи зняття судимості¹.

У свою чергу, більш глибока розробка розглянутої концепції (розуміння кримінальної відповідальності як обов'язку винної особи понести її), приводить авторів досліджень до питання співвідношення між кримінальною відповідальністю і кримінально-правовими відносинами. Якщо факт зв'язку між ними не викликає сумніву, то проблема характеру цього зв'язку трактується по-різному.

Здебільшого науковці, які дотримувалися позиції, що сутність кримінальної відповідальності полягає у обов'язку звітувати за вчинені суспільно небезпечні діяння, розглядали це питання у площині реалізації кримінально-правових відносин. У даному випадку вихідним було положення, що пізнати правову природу кримінальної відповідальності поза відповідними правовідносинами, вважали автори, не є можливим. На їхню думку, кримінально-правові відносини, а тим самим і кримінальна відповідальність, як певний юридичний обов'язок особи перед державою, виникає з моменту вчинення злочину, відповідно до того, що всі інші форми правової відповідальності за правопорушення виникають із моменту його вчинення, тобто появи юридичного факту, який породжує відповідні правовідносини. Процес реалізації основних кримінально-правових відносин може відбуватися у формі реалізації кримінально-процесуальних та виправно-трудових відносин. Кримінально-процесуальна діяльність у формі кримінально-процесуальних відносин полягає в тому, щоб довести чинність чи відсутність відповідних кримінально-правових відносин

¹ Бажанов М.И. Уголовное право Украины. Общая часть. Учебное пособие. – Днепропетровск: Пороги, 1992. – С. 23-26.

дены Главнефлеснабом РСФСР 11 декабря 1978 г. - М.:Недра, 1979.

177. Правила технічної експлуатації залізниць України: Зат-н наказ Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996р. №411 // Офіційний вісник України. - №8. – Т 2

178. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 06.04.2000р. №1644 – III // Відомості Верховної ради України. – 2000. - №28. – ст.222

179. Про затвердження Типового положення про службу регулювання руху суден: Наказ Міністерства транспорту України від 28.05.2001р. №340 // Офіційний вісник України. - 2001 - №26. – ст.1196

180. Про затвердження Положення про лоцмана – оператора служби регулювання руху суден: Наказ Міністерства транспорту України від 28.05.2001р. №341 // Офіційний вісник України. - 2001. - №26. – ст.1195

181. Про організацію повітряних перевезень літерними і підконтрольними рейсами: Наказ Міністерства транспорту України від 24.12.1996р. №415 // Офіційний вісник України. - 1997. - №16. – с.146

182. Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення. Наказ Міністерства транспорту України від 14.12.1998р. №497 // Офіційний вісник України. - 1999 - №2

183. Правила виконання чартерних рейсів. Наказ Міністерства транспорту України від 18.05.2001р. №257 // Офіційний вісник України. - 2001 - №22. – ст.1024

184. Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів. Наказ Міністерства транспорту України від 14.10.2003р. №793 // Офіційний вісник України. - 2003. - №46. – ст.2407

185. „Про затвердження Типового технологічного процесу надання послуг пасажирських автостанцій та автовокзалів” від 28.08.2001р.

186. „Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу” від 25.07.2003р.

187. Постанова Кабінету Міністрів України від 16.05.1992р. „Про заходи щодо підвищення безпеки мореплавства”.

188. Приступа С.Н. Возмещение вреда, причиненного в результате столкновения автотранспортных средств: Дис. канд. юрид. наук (на правах рукописи). - Харьков, 1985.

189. Про трубопровідний транспорт: Закон України від

171. Постанови Пленуму Верховного Суду України у кримінальних справах (2-е вид., змін. і доп.). – К. Видавничий дім „Скіф”, 2007. – 492с. (Серія “Кодекси і закони України”).

172. Постанова Пленуму Верховного Суду України від 23.01.2005р. №14 „Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті”/ Постанови Пленуму Верховного Суду України у кримінальних справах (2-е вид., змін. і доп.). – К. Видавничий дім „Скіф”, 2007. – 492с. (Серія “Кодекси і закони України”).

173. Постановление Пленума Верховного Суда Украины № 4 от 02.07.1976 г. с изменениями, внесенными согласно постановлений № 9 от 22.12.1978 г., № 3 от 04.06.1993 г., № 12 от 03.12.1997 г. «О вопросах, которые возникают по делам об уничтожении и повреждении государственного и коллективного имущества путем поджога или вследствие нарушения правил пожарной безопасности» //Сборник Постановлений Пленума Верховного Суда Украины по уголовным делам (1973-2000 гг.). - Харьков: Одиссей, 2000.

174. Постановление № 7 от 25.09.1981 г. с изменениями, внесенными согласно постановлений № 8 от 23.12.1983 г., № 3 от 04.06.1993 г., № 12 от 03.12.1997 г. «О практике применения судами Украины законодательства по делам о хищении государственного и коллективного имущества» // Сборник Постановлений Пленума Верховного Суда Украины по уголовным делам (1973-2000 гг.). - Харьков: Одиссей, 2000. 78. Постановление Пленума Верховного Суда № 6 от 10.10.1982 с изменениями, внесенными постановлениями №39 от 03.08.1986, № 10 от 12.10.1989, № 3 от 04.06.1993, № 12 от 03.12.1997 «О практике применения судами Украины законодательства по делам, связанным с нарушением требований законодательства об охране труда» // Сборник Постановлений Пленума Верховного Суда Украины по уголовным делам (1973-2000 гг.). - Харьков: Одиссей, 2000.

175. Постановление Пленума Верховного Суда № 3 от 28.06.1991 с изменениями, внесенными постановлениями № 3 от 04.06.1993, № 12 от 03.12.1997 «О судебной практике по делам о хулиганстве» // Сборник Постановлений Пленума Верховного Суда Украины по уголовным делам (1973-2000 гг.). - Харьков: Одиссей, 2000.

176. Правила техники безопасности и промышленной санитарии при эксплуатации магистральных нефтепродуктопроводов. Утверж-

між державою та обвинуваченим. І лише за умови підтвердження цього факту в обвинувальному вирокі суду, призначається покарання як матеріальне відтворення відповідальності особи за вчинений злочин¹.

Тож, на думку авторів, лише після того, коли суд, відповідно до процесуальних норм, доведе дійсність існування обов’язку обвинуваченого відповідати за злочин, суд засуджує особу, постановляє обвинувальний вирок, “визначає конкретну матеріальну форму відповідальності”. Далі стверджується, що лише “після набрання законної сили обвинувальним вироком здійснюється реалізація кримінальної відповідальності, тож реалізація встановленого судом права держави на покарання злочинця та виконання винною особою свого обов’язку відповідати за вчинений злочин”². Тож виокремлюється кримінальна відповідальність як така та матеріальна, реальна кримінальна відповідальність, яка застосовується на підставі вироку суду.

Я.М. Брайнін, який розглядав кримінальну відповідальність як обґрунтований нормами закону про кримінальну відповідальність обов’язок особи, що вчинила злочин, піддатися впливу дії закону про кримінальну відповідальність, також розглядав цей обов’язок як елемент кримінально-правових відносин і стверджував, що вчинення особою злочину є підставою виникнення цих відносин. Тож робиться висновок, що інститут юридичної відповідальності взагалі і кримінально-правової відповідальності, зокрема, бере свій початок у правовідносинах, отже і виникає одночасно з виникненням цих правовідносин. Це твердження у свою чергу спричиняє інший висновок, сутність якого в тому, що ототожнювати відповідальність із примусом не дає можливості розкрити зміст відповідальності як такої, та як певного виду відносин правопорушника і держави. І якщо відповідальність звести до примусу, реалізації санкції, то немає взагалі необхідності в самостійності існування поняття відповідальності як такої, вважає Я.М. Брайнін. На його думку, кримінальна відповідальність не може ототожнюватися із покаранням чи засудженням особи за вчинений злочин. Вони мають місце значно пізніше³.

Такий підхід відтворюється і в сучасних підручниках із кримінального права України, які є результатом колективної праці науковців,

¹ Курс советского уголовного права. Часть Общая. В 6 т. Т. III. Наказание / Ред. кол.: А.А. Пионтковский, П.С. Ромашкин, В.М. Чхиквадзе. – М.: Наука, 1970. – С. 8, 9.

² Курс советского уголовного права. Часть Общая. В 6 т. Т. III. Наказание / Ред. кол.: А.А. Пионтковский, П.С. Ромашкин, В.М. Чхиквадзе. – М.: Наука, 1970. – С. 10.

³ Брайнин Я.М. Уголовная ответственность и ее основания в советском уголовном праве. – М., 1963. – С. 11, 23, 25-27.

зазвичай відтворенням певного напряму дослідження із зазначених проблем кримінальної відповідальності. З одного боку кримінальна відповідальність розглядається як передбачений законом обґрунтований обов'язок особи, яка вчинила злочин, піддатися засудженню з боку держави та бути покараною відповідно до закону. З іншого, – йдеться про те, що такий обов'язок виникає з моменту вчинення особою злочину, коли виникають кримінальні правовідносини між винною особою та державою. Це означає, що з цього моменту держава в особі суду має право застосувати до злочинця заходи державного примусу, а злочинець зобов'язаний ці заходи перетерпіти в установлених законом межах. Учинення злочину – це з правової точки зору, стверджує автор, є підставою виникнення кримінальної відповідальності, яка пов'язана з наявністю у особи, яка вчинила злочин, обов'язку перетерпіти певні зміни свого правового становища. Кримінальна відповідальність реалізується (очевидно, мається на увазі, є реальною) у наступній своїй стадії: в момент встановлення всіх елементів та ознак складу злочину вироком суду. Це означає, на думку автора, що подальша реалізація кримінальної відповідальності (отже реальна кримінальна відповідальність) у вигляді покарання за злочин має місце і в момент засудження винного в учиненні злочину судом від імені держави, набрання чинності вироком суду і продовжується до моменту відбуття покарання та погашення (знаття) судимості¹.

На увагу заслуговують позиції молодих науковців України, які присвятили розглядуванню проблемам свої дисертаційні дослідження. Так Я.І. Соловій, який у 2004 році здійснив наукове дослідження з проблем визначення меж кримінальної відповідальності, дійшов висновку, що “кримінальна відповідальність – це визначена кримінально-правовими нормами специфічна форма реалізації повноважень держави у кримінально-правових відносинах щодо обвинуваченого у злочині, що встановлює юридичний обов'язок винного вимушено зазнати державного осуду, а також передбачених КК України обмежень особистого, майнового або іншого характеру та правові наслідки вчиненого ним злочину, визначених обвинувальним вироком суду, які покладаються на винного спеціальними органами держави”².

Тлумачення визначеного поняття кримінальної відповідальності

¹ Уголовный кодекс Украины. Научно-практический комментарий / Отв. ред. С. Яценко. – 3-е изд. испр. и доп. – К.: А.С.К., 2004. – С. 8.

² Соловій Я.І. Межі кримінальної відповідальності: Дис... канд. юрид. наук, НАВСУ, К., 2004. – С. 11.

України. – 4-те вид., переробл. та доповн. / Відп. ред. С.С. Сценко. – К.: А.С.К., 2006. – 848 с. – (Нормат. док. та комент.).

156. Наумов А.В. Российское уголовное право, Общая часть: Курс лекций. – М.: БЕК, 1996.

157. Никифоров А.С. Основные вопросы уголовной ответственности // Ученые записки ВІЮН. – Вып.1. – М., 1955.

158. Никифоров Б.С. Объект преступления по советскому уголовному праву. – М.: Госюриздат, 1960.

159. Новоселов Г.П. Учение об объекте преступления. – М.: Норма, 2001.

160. Огляд місця події при розслідуванні окремих видів злочинів: Наук. практ. посібник/За ред. Н.І. Клименка, П.В. Коляди. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – 216с.

161. Ожегов С.И. Словарь русского языка. – М.: Изд-во иностр. словарей, 1961.

162. Ожегов С.Н. Словарь русского языка. – М.: Сов. энциклопедия, 1964.

163. Ожегов С.И. Словарь русского языка. – 23-е изд. – М.: Русский язык, 1991.

164. Ожегов С.И. и Шведов Н. Ю. Толковый словарь русского языка: 80000 слов и фразеологических выражений // Рос. академия наук. Институт русского языка им. В.В. Виноградова. – 4-е изд. доп. – М.: Азбуковник, 1999.

165. О методологии научных исследований в области права // Советское государство и право. – 1980. – № 12.

166. Оніщенко Н.М., Матвієнко О.В., Береза С.В., та ін. Європейський правовий вимір гендерно чутливої політики: Монографія. – К.: Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 2005. – 144 с.

167. Ортинський В.Л., Захаров В.П. Оптимізація взаємодії територіальних та транспортних ОВС як чинник удосконалення боротьби зі злочинністю //Матеріали постійного семінару «Організаційно-правові засади боротьби з правопорушеннями на транспорті» (Одеса, 30 вересня 2003 р.).- Одеса, НДРВВ ОЮІ НУВС, 2003 .- С.8-11

168. Панов Н.И. Способ совершения преступления и уголовная ответственность. – Харьков: Высш. шк., 1982.

169. Пионтковский А. А. Уголовное право РСФСР. Часть Общая. – М., 1925.

170. Пионтковский А.А. Учение о преступлении. – М.: Госюриздат, 1961.

ун-та, 1960.

144. Наден О.В. Соціальні види звільнення особи від кримінальної відповідальності за злочини у сфері обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів або прекурсорів. – Х.: Право, 2003. – С. 28.

145. На страже магистралей: Очерки истории транспортной милиции России (под общей редакцией В.В. Захаренкова).- М.,- ОАО «Иван Федоров», 2002,- С. 248

146. Нерсисян А.А. Вопросы наказуемости в уголовном праве ФРГ и США. – М.: Наука, 1992. – 246 с.

147. Новый Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. – М.: Вердикт, 1996. – 647 с.

148. Ной И.С. Вопросы теории наказания в советском уголовном праве. – Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1962. – 207 с.

149. Номоканов В.А. Преступное поведение: детерминизм и ответственность. – Владивосток, 1991.

150. Наказ Державного комітету нафтової, газової та нафтопереробної промисловості України від 18 листопада 1998 року № 237 «Про затвердження Переліку документів, що діють на території України, для використання при ремонті та експлуатації об'єктів трубопровідного транспорту.

151. Наказ Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України № 171 від 27.10.97 «Про затвердження Методики визначення розмірів шкоди, зумовленої забрудненням і засміченням земельних ресурсів через порушення природоохоронного законодавства».

152. Наказ Державного комітету будівництва, архітектури та житлової політики України від 9 червня 1998 року № 124 «Про затвердження Правил обстежень, оцінки технічного стану, паспортизації та проведення планово-запобіжних ремонтів газопроводів і споруд на них».

153. Наказ Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України № 37 від 18.05.95 р. «Про затвердження «Методики розрахунку розмірів відшкодування збитків, заподіяних державі внаслідок порушення законодавства про охорону та раціональне використання водних ресурсів».

154. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України: Ч.1 / Під заг. ред. М.О. Потебенька, В.Г. Гончаренка. - К.: Форум, 2001.

155. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу

викликає певні міркування. По-перше, на нашу думку, автор намагається у цьому понятті поєднати різні концепції щодо основного змісту кримінальної відповідальності: кримінальна відповідальність як обов'язок особи зазнати певних обмежень у примусовому порядку; кримінальна відповідальність як форма реалізації цього обов'язку, зазнавання особою державного осуду, конкретних обмежень та позбавлень. Проте це досить різні за змістом визначення кримінальної відповідальності. По-друге, логічне та граматичне тлумачення визначеного автором поняття надає підстави сприймати його зміст як такий, що свідчить про те, що саме факт реалізації державою своїх повноважень у кримінально-правових відносинах встановлює юридичний обов'язок особи зазнати реальної кримінальної відповідальності. Проте сутність реалізації кримінальної відповідальності відповідними органами держави, полягає саме в тому, що обов'язок зазнати відповідальності не встановлюється, а конкретно здійснюється, набуває, так би мовити, чинності.

Третя група, це концепції “відповідальність – правовідносини”. Науковці, які дотримуються цієї концепції, розглядають кримінальну відповідальність як специфічні кримінально-правові відносини, сукупність кримінальних, кримінально-процесуальних і кримінально-виконавчих відносин. Зазвичай, у тих випадках, коли кримінальна відповідальність ототожнюється з охоронними кримінально-правовими відносинами, уважається, що змістом її є сукупність прав і обов'язків суб'єктів – учасників цих відносин. Конкретно – взаємні права й обов'язки держави й особи, яка вчинила злочин.

Не можна не погодитися із твердженням, що сутність концепцій, відтворених у працях таких науковців, як Л.В. Багрій-Шахматов, П.С. Дягель, С.Г. Келіна, А.І.Санталов, Н.А. Стручков, полягає в тому, що змістом кримінальної відповідальності вважаються врегульовані нормами кримінального права суспільні відносини (кримінальні правовідносини), а сама кримінальна відповідальність визначається через правовий статус, правове становище особи, яка вчинила злочин, ідентифікується з кримінальними правовідносинами чи визначається через сукупність реалізації кримінально-правових, процесуальних і виконавчих правовідносин¹.

Розглянемо позиції окремих науковців, які вважаємо типовими, більш докладно. Зокрема М.О. Стручков стверджував, що кримінальна відповідальність це сукупність певних правовідносин. Існуючи

¹ Баулін Ю.В. Звільнення від кримінальної відповідальності. – К.: Атіка, 2004. – С. 19.

самостійно, кримінально-правові відносини в той же час породжують кримінально-процесуальні і виправно-трудові відносини (за чинним законодавством – кримінально-виконавчі відносини)¹.

Концепція “кримінальна відповідальність – кримінальні правовідносини, комплекс правових відносин” відтворена у декількох спеціальних дослідженнях М.О. Стручкова. Автор визначав кримінальну відповідальність як двосторонні відносини між особою, яка вчинила злочин та державою в особі спеціальних органів, які мають вести боротьбу із злочинністю. Відповідно до цього він уважав, що кримінальною відповідальністю слід уважати всі заходи впливу на особу, яка вчинила злочин, після пред’явлення обвинувачення. Той факт, що покарання є суттєвим елементом кримінальної відповідальності, проте не вичерпує всього її змісту, доводиться автором на прикладі існування кримінально-правових норм, які передбачають звільнення від кримінальної відповідальності особи, яка вчинила злочин. На думку автора, особа може бути звільнена від кримінальної відповідальності на будь-якій стадії кримінальної відповідальності, коли між державою та відповідною особою припиняються будь-які відносини: на першій стадії, під час досудового розслідування кримінальної справи, коли кримінальна відповідальність знаходить своє відтворення у процесуальній формі; на другій стадії, під час здійснення правосуддя та безпосередньої реалізації кримінальної відповідальності в її матеріально-правовому розумінні; на третій стадії, під час реалізації норм кримінально-виконавчого права, які є як матеріальними так і процесуальними за змістом. Робиться висновок, що за змістом кримінальна відповідальність є реалізацією певних суспільних відносин, які регулюються правовими нормами трьох галузей права: кримінального, кримінально-процесуального та виправно-трудового, отже є реалізацією кримінальних, кримінально-процесуальних та виправно-трудових правовідносин, за визначальною роллю кримінальних правовідносин².

Цієї ж позиції дотримувався Л.В. Багрій-Шахматов, відзначаючи, що кримінальна відповідальність – це сукупність певних суспільних відносин, що складаються між злочинцем і державою в особі конкретних державних органів, що регулюються нормами кримінального,

тво (Англійський підхід) / Пер. з англ. П. Тарашук.. – К.: Основи, 1996. – 207 с.

128. Лейст О.Э. Санкции и ответственность по советскому праву (теоретические проблемы). – М.: Изд-во МГУ, 1981. – 240 с.

129. Литвин Л. Транспорта міліція на маршруті реформації // Іменем Закону. – 2006, № 41. – С. 10-11.

130. Мальцев В.В. Проблема уголовно-правовой оценки общественно опасных последствий. - Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1989.

131. Матышевский П.С. Преступления против собственности и смежные с ними преступления. - К.: Юринком, 1996.

132. Мигунов М.В., Налетов Е.А. Использование персональных ЭВМ в организации борьбы с преступностью на объектах транспорта // Весник МВД России.- М.: 1994, №4.- 101 с.

133. Матишевський П.С. Кримінальне право України. Загальна частина: Підручник. – К.: А.С.К., 2001.

134. Меркулова В.О. Жінка як суб’єкт кримінальної відповідальності.: Монографія. – Вид. 2-е. – Одеса: ОЮІ НУВС, 2003. – 281 с.

135. Меркулова В.О. Зміст та функціональне значення поняття суб’єкта кримінальної відповідальності // Вісник Одеського інституту внутрішніх справ. – 2004. – № 3 (Ч. II). – С. 7 – 11.

136. Меркулова В.О. Кримінальна відповідальність: окремі теоретичні та соціально-правові аспекти: Монографія.- Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2007. - 225 с.

137. Миколенко О.М. Теоретико-правовий аналіз шкоди, заподіяної злочином: Монографія. – Одеса: “Студія “Неогоціант”, 2005. – 164 с.

138. Михеев р.И. Субъект уголовной ответственности и личность преступника // Вопросы уголовной ответственности и наказания. – Красноярск, 1986.

139. Мирошниченко Н.А. Состав преступления: Текст лекций // Одесская национальная юридическая академия.- О.: Фенікс, 2006.- изд. 2-е доп. – 74 с.

140. Михлин А.С. Последствия преступления. - М.: Юрид. лит., 1969.

141. Мудраченко С.В., Радионов р.А. Железнодорожная безопасность.- Тула: Ариэль, 2003.- С.106

142. Мусієнко О.В. Правова регламентація військового мореплавства // Вісник прокуратури.- 2007, №3.- С. 109-112

143. Мясичев В.Н. Личность и неврозн. - Л.: Изд-во Ленингр. гос.

¹ Стручков Н.А. Уголовная ответственность и ее реализация в борьбе с преступностью. – Саратов: Изд-во Саратовск. ун-та, 1978. – С. 51.

² Стручков Н.А. Уголовная ответственность и ее реализация в борьбе с преступностью... С. 44, 47, 49-51.

112. Кузнецова Н.Ф. Значение преступных последствий для уголовной ответственности. - М.: Госюриздат, 1958.

113. Кузнецов В.В. Кримінальна відповідальність за крадіжки: Монографія. - К., Вид. Паливода А.В., 2005 С.32-41.

114. Куринов Б.А. Уголовная ответственность за транспортные преступления. Автореферат докт. дис. - М.: Изд-во МГУ, 1965.

115. Куринов Б.А. Квалификация транспортных преступлений. - М.; Изд-во Моск. ун-та, 1965.

116. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. - М.: Юрид. лит., 1976.

117. Куринов Б.А. Научные основы квалификации преступлений. - М., 1984. - 140с.

118. Курс советского уголовного права: В 6 т. - Часть общ. Т.2 / Под ред. А.А. Пионтковского. - М.: Наука, 1970.

119. Курс советского уголовного права: В 6 т. Часть особенная. Т.4. Государственные преступления и преступления против социалистической собственности / Под ред. А.А. Пионтковского. - М.: Наука, 1970.

120. Курс советского уголовного права: В 6 т. Том 5. Преступления против личности, ее прав. Хозяйственные преступления / Под ред. А.А. Пионтковского. - М.: Наука, 1971.

121. Курс советского уголовного права. Часть общая. Т.1 / Отв. ред. Н.А. Беляев, М.Д. Шаргородский. - Л.: Изд-во Ленингр. унта, 1968.

122. Курс советского уголовного права. Часть особенная. Т.3 / Отв. ред. Н.А. Беляев, М.Д. Шаргородский. - Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1973.

123. Курс уголовного права. Общая часть. Т. 1. Учение о преступлениях. Учебник для вузов / Под ред. Н.Ф. Кузнецовой и И.М. Тяжковой. - М.: Зерцало, 1999.

124. Курс уголовного права. Общая часть. Т. 1. Учение о преступлениях / Г.Н. Борзенков, В.С. Комиссаров, Н.Е. Крылова и др.; Под ред. Н.Ф. Кузнецовой и Н.М. Тяжковой. - М.: ИКД «Зерцало-М», 2002.

125. Курс уголовного права. Особенная часть. Т. 4. Учебник для вузов / Под ред. д-ра юрид. наук, проф. Г.Н. Борзенкова и д-ра юрид. наук, проф. В.С. Комиссарова. - М.: ИКД «Зерцало-М», 2002.

126. Лейкина Н.С. Личность преступника и уголовная ответственность. - Л.: Изд. ЛГУ, 1968. - 132 с.

127. Лейленд П. Кримінальне право: Злочин, покарання, судочинс-

кримінально-процесуального, виправно-трудового, адміністративного, військово-адміністративного права¹. У спеціальних дослідженнях пізнішого періоду Л.В. Багрий-Шахматов стверджує, що найбільш правильною є позиція, відповідно до якої кримінальна відповідальність є правовими відносинами, змістом яких є взаємні права та обов'язки сторін, насамперед це обов'язок особи, яка вчинила злочин, відповісти перед державою за своє діяння відповідно до порядку, визначеного нормами кримінально-процесуального та кримінально-виконавчого права. А оскільки сутністю кримінальної відповідальності є кримінально-правові відносини, постільки межі кримінальної відповідальності пов'язані з їх виникненням, існуванням та припиненням. Автор вважає, що негативна кримінальна відповідальність починається з моменту вчинення злочину, коли виникають кримінально-правові відносини, а у злочинця виникає зазначений обов'язок. Завершується кримінальна відповідальність погашенням або ж зняттям судимості. Автор виокремлює п'ять стадій негативної кримінальної відповідальності: з моменту вчинення злочину до притягнення особи до кримінальної відповідальності; з моменту порушення кримінальної справи до судового розгляду справи; період судового розгляду справи до набуття чинності вироком суду; з набуття чинності вироком суду до відбуття покарання; після відбуття покарання до погашення чи зняття судимості.

Відповідно визначаються у якості форм реалізації кримінальної відповідальності кримінально-правові заходи, заходи кримінально-процесуального та адміністративно-правового примусу. Автор стверджує що саме в цих формах відтворюється сутність негативної кримінальної відповідальності як сукупності кримінальних, кримінально-процесуальних, кримінально-виконавчих, а підчас і адміністративних правовідносин².

Як зазначає О.В. Меркулова проблема співвідношення кримінальної відповідальності та кримінально-правових відносин стала предметом кандидатського дослідження І.І. Чугуникова, який досліджував проблеми правовідносин та форм їх реалізації. Зокрема автор визначив як положення для захисту твердження, сутність яких полягає у тому, що кримінально-правові відносини і негативна кримінальна відповідальність є тотожними категоріями. Остання є видом кримі-

¹ Багрий-Шахматов Л.В. Уголовная ответственность и наказание. - Минск, 1976. - С. 27.

² Багрий-Шахматов Л.В. Социально-правовые проблемы уголовной ответственности и форм ее реализации: Курс лекций. - Одесса, АО БАХВА, 1998. - С. 41-51, 81-82, 130-131.

нальних охоронюваних правовідносин, виникає з моменту вчинення злочину, у своєму розвитку проходить певні стадії, а система форм її реалізації є визначеною законом множиною різних способів здійснення прав та виконання обов'язків правовідносин. Цікавим є хід думок автора щодо обґрунтування цього положення, який до речі відтворює певною мірою попередню концепцію. Так автор стверджує, що ототожнення кримінальної відповідальності з певного роду обов'язком (як елементом змісту кримінальних правовідносин) або ж із змістом кримінальних правовідносин в цілому викликають заперечення, оскільки не можна методологічно відривати права та обов'язки від реальних їх носіїв. Саме з моменту вчинення злочину формується певний круг прав та обов'язків, які становлять зміст кримінальних правовідносин. Кінцевий обсяг кримінальної відповідальності, на думку автора, залежить від форм її реалізації, які мають місце після набуття чинності обвинувального вироку. Тож виокремлюється категорія "кінцевого обсягу кримінальної відповідальності" у певному розумінні як стадія кримінальної відповідальності¹.

Проте якщо звернутися до змісту конкретних положень дисертації, то виникають певні підстави вважати окремі позиції автора суперечливими. Так автор вважає факт учинення особою діяння, яке містить усі ознаки складу злочину, з одного боку, як таким, що породжує охоронні правовідносини, з другого, – достатнім для виникнення негативної кримінальної відповідальності. Органи дізнання, слідства, прокуратури, суду не можуть утворювати кримінальну відповідальність, а можуть лише її установлювати. Проте, на думку автора, обов'язковою умовою реалізації кримінальної відповідальності є правозастосовна діяльність державних органів. Саме з засудження починається реалізація кримінальної відповідальності, оскільки засудження – це визнання особи винною у вчиненні злочину та осуд її державою в обвинувальному вирокі суду. І.І. Чугуников підкреслює, що для виникнення кримінальної відповідальності як виду кримінальних правоохоронюваних відносин, достатньо одного юридичного факту – вчинення злочину, а реалізація цього правовідношення можлива лише за наявності складного фактичного складу – вчинення злочину та набуття чинності обвинувального вироку суду. Тож, робить висновок автор, кримінальна відповідальність має чотири стадії: становлення (вчинення злочину), конкретизації (винесення обвинуваль-

¹ В.О. Меркулова Кримінальна відповідальність: окремі теоретичні та соціально-правові аспекти: Монографія. – Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2007. – 225 с.

98. Кримінальний кодекс України. Зі змінами та доповненнями станом на 1 травня 1998 року. – К.: Право, 1998. – 142 с.

99. Кримінальний кодекс України: Науково-практичний коментар / За заг. ред. В.В. Сташиса, В.Я. Тація. – К.: Концерн "Видавничий Дім "Ін Юре", 2003. – 1196 с.

100. Кропачев Н.М., Таргабаев А.Н. Уголовная ответственность и наказание // Вестник ЛГУ, Серия 6. – 1987. – Вып. 1.

101. Курляндский В.И. Уголовная ответственность и меры общественного воздействия. – М., 1969. – 132 с.

102. Курс советского уголовного права. Часть Общая. В 6 т. Т. III. Наказание / Ред. кол.: А.А. Пионтковский, П.С. Ромашкин, В.М. Чиховцев. – М.: Наука, 1970. – 350 с.

103. Кримінальна право України. Загальна частина: Підручник (Ю.В. Александров, В.І. Антипов, М.В. Володько та ін.) Вид. 3-є, переробл. та допов. / За ред. М.І. Мельника, В.А. Климентя. – К.: Юридична думка, 2004. – С.230-233.

104. Кримінальне право України: Загальна частина: Підручник / М.І. Бажанов, Ю.В. Баулін, В.І. Борисов та ін.; За ред. проф. М.І. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація. – 2-е вид., переробл. і допов. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – 480 с.

105. Кригер Г.А. Определение вины // Советская юстиция, - 1979 - № 2.

106. Кримінальне право України: Загальна частина: Підручник для студентів юрид. спец. вищ. закладів освіти / М.І. Бажанов, Ю.В. Баулін, В.І. Борисов та ін.; За ред. проф. М.І. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація. - Київ; Харків: Юрінком Інтер - Право, 2001.

107. Кримінальне право України: Особлива частина: Підручник для студентів юрид. спец. вищ. закладів освіти / М.І. Бажанов, В.Я. Тацій, В.В. Сташис, І.О. Зінченко та ін.; За ред. проф. М.І. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація. - Київ; Харків: Юрінком Інтер - Право, 2001.

108. Кудрявцев В.Н. О соотношении предмета и объекта преступления по советскому уголовному праву//Труды ВЮА. - Вып. 13.- 1951.

109. Кудрявцев В.Н. Объективная сторона преступления - М.: Гос. изд-во юрид. лит., 1960.

110. Кудрявцев В.Н. Объективная сторона преступления. - М.: Госиздат юр. лит., 1972.

111. Кудрявцев В.Н. Способ совершения преступления и его уголовно-правовое значение //Сов. государство и право. - 1957. - №8.

83. Коробов П.В. К вопросу о понятии уголовной ответственности // Реализация уголовной ответственности: уголовно-правовые и процессуальные проблемы. – Куйбышев, 1987.

84. Костенко О.М., Ландіна А.В. (Виговська) Об'єкт злочину, дискусію варто продовжити. – Прово України. - № 4. – 2008. – С. 101-106.

85. Котюк І.І., Костенко О.М. Кримінальне, кримінально-процесуальне та кримінально-виконавче законодавство України: Гендерна експертиза. – К.: Логос, 2004. – 127 с.

86. Котовенко О.М. Кримінальна відповідальність за пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродукт оводів: Монографія. – Харків: Консум, 2004. – 136 с.

87. Коробеев А.И. Транспортные правонарушения; Квалификация и Ответственность. - М.: Юрид. лит., 1990.

88. Коробеев А.И. Транспортные преступления: понятие и система //Современные проблемы уголовного права и криминологии: Сб. научных трудов. - Владивосток: Изд-во Владивост. ун-та, 1991.

89. Коробеев А.И. Транспортные преступления.- СПб: Юридический центр Пресс, 2003

90. Корчева З.Г. Некоторые вопросы квалификации транспортных преступлений // Правоведение. - 1965. - № 3.

91. Кримінальне право в питаннях і відповідях. Посібник для підготовки до іспитів / Відп. ред. Кондратьев Я.Ю. – К.: Правові джерела, 1999. – 196 с.

92. Кримінальне право України. Загальна частина / За ред. професора П.С. Матишевського, доцентів П.П. Андрушка, С.Д. Шапченка – К.: Юрінком Інтер, 1997. – 512 с.

93. Кримінальне право України. Загальна частина: Підручник / Відп. ред. Кондратьев Я.Ю. – К.: Правові джерела, 2002. – 432 с.

94. Кримінальне право України. Загальна частина: Підручник для студентів юрид. вузів і фак. / За ред. П.С. Матишевського та ін. – К.: Юрінком Інтер, 1997. – 512 с.

95. Кримінальне право України. Загальна частина: Підручник для студентів юрид. спец. вищ. закладів освіти / За ред. Професорів М.І. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація. – К.; Харків: Юрінком Інтер-Право, 2001. – 416 с.

96. Кримінальний кодекс України. – Харків: Одиссей, 2005. – 221 с.

97. Кримінальний кодекс України. За станом на 15 серпня 2005 року. – Х.: ТОВ. “Одиссей”, 2005. – 224 с.

ного вироку), реалізації (набуття вироку чинності), припинення (погашення, зняття судимості). До того ж автор виокремлює у самостійні види правовідносини кримінальної відповідальності та кримінальні охоронні правовідносини, які породжуються діяннями неосудних осіб, осіб, які не досягли віку кримінальної відповідальності¹.

Отже, автор розрізняє момент виникнення та реалізації кримінальної відповідальності. Щодо останньої тези, вона суперечить попередньому твердженню щодо тотожності кримінально-правових відносин і негативної кримінальної відповідальності, оскільки кримінально-правові заходи, які застосовуються до неосудних та осіб, які не досягли віку кримінальної відповідальності, не є кримінальною відповідальністю. До речі, слід звернути увагу, що стан судимості розглядається як певна стадія кримінальної відповідальності переважно науковцями, які дотримуються позиції ототожнення кримінальної відповідальності і кримінально-правових відносин. Особливістю наукової позиції І.І. Чугуникова, як на наш погляд, є те, що автор виокремлює як самостійний вид відносини кримінальної відповідальності – як структурний елемент кримінально-правових відносин як таких, що є ширшою категорією, і охоплюють до того ж відносини між державою і неосудною особою, особою, яка не досягла віку кримінальної відповідальності, у разі вчинення останніми суспільно небезпечного діяння.

Тієї позиції, що кримінальна відповідальність – це визначені законом про кримінальну відповідальність права та обов'язки суб'єктів, дотримується також В.І. Осадчий. Кримінальна відповідальність, на думку автора, відбувається в рамках кримінально-правових відносин і реалізується через кримінально-процесуальні та кримінально-виконавчі відносини, як визначені законом про кримінальну відповідальність права та обов'язки людини, з одного боку, та держави в особі правоохоронних органів та їх представників – з іншого. У свою чергу він поділяє кримінальну відповідальність на позитивну (особа поступає згідно вимогам закону) та ретроспективну (особа вчинила злочин, порушила вимоги закону). Умовою появи позитивної кримінальної відповідальності автор вважає прийняття закону про кримінальну відповідальність. Негативна кримінальна відповідальність, на думку автора, виникає з моменту вчинення особою злочину і проходить декілька етапів: виникнення негативної кримінальної відпові-

¹ Чугуников И.И. Правоотношения и формы их реализации в уголовном праве Украины: Дисс... канд. юрид. наук, ОНЮА, Одесса, 2000. – С.7, 22-23, 49-51, 65, 212-213.

льності; кваліфікації діяння особи як обвинуваченої (на якій можливе звільнення від кримінальної відповідальності за наявності підстав); кваліфікації діяння особи при винесенні вироку та призначення покарання чи без такого (коли відбувається остаточне інкримінування особі вчиненого і можливим є її звільнення від покарання за наявності підстав); відбування покарання (коли особа має перетерпіти особливі форми державного примусу); судимості (коли особа може зазнавати за певних умов негативного кримінально-правового впливу). До того ж, автор пропонує розуміти кримінальну відповідальність, залежно від того чи призначене, чи не призначене покарання, у широкому (коли застосовуються покарання та, при зазначених в законі про кримінальну відповідальність умовах, особа перебуває в стані засудження) та вузькому (коли вживаються заходи кримінально-правового реагування, які не є покаранням) у його розумінні. Початком реалізації негативної кримінальної відповідальності, вважає автор, є дії відповідної службової особи чи органу в межах кримінально-процесуальних відносин щодо затримання особи, обрання запобіжного заходу, пред'явлення обвинувачення, винесення вироку¹. Можливо автор розмежовує поняття “виникнення кримінальної відповідальності” та “настання кримінальної відповідальності”? Проте пояснення цьому відсутнє. Тож відповіді на запитання: “Коли ж конкретно починається кримінальна відповідальність?”, – в змісті цих рядків не надається.

Четверта група концепцій відтворює думки тих науковців, які кримінальну відповідальність розглядають як реальне покладання на винну особу заходів державного примусу, реальних певних обмежень і позбавлень, пов'язаних з фактом осуду, призначенням покарання чи без такого. Прихильниками цієї концепції особливе значення надається факту засудження винної особи. До розглядуваної групи відносяться позиції таких науковців як К.Ф. Тихонова, А.Н. Таргабаєва, В.С. Прохорова, Кропачева Н.М., І.С. Ноя та ін.² На справедливу ду-

¹ Кримінальне право в питаннях і відповідях. Посібник для підготовки до іспитів. Відповідальний редактор Кондратьєв Я.Ю. – К.: Правові джерела, 1999. – С. 75-80; Кримінальне право України. Загальна частина: Підручник / Відп. ред. Кондратьєв Я.Ю. – К.: Правові джерела, 2002. – С. 74-75.

² Тихонов К.Ф. Субъективная сторона преступления. Проблема социального содержания вины в советском уголовном праве. – Саратов: Приволжск. кн. изд-во, 1967. – С. 39; Таргабаев А.Н. Понятие и цели уголовной ответственности. – Красноярск: Изд-во Красноярского ун-та, 1986. – С. 71; Прохоров В.С., Кропачев Н.М., Таргабаев А.Н. Механизм уголовно-правового регулирования: норма, правоотношение, ответственность. – Красноярск, Изд-во Красноярского ун-та, 1989. – С. 168; Ной И.С. Воп-

степени канд. юрид. наук (на правах рукописи). – Харьков, 1977.

65. Касынюк В.И. Уголовная ответственность за повреждение путей сообщения и транспортных средств. – Харьков: Юр. ин-ститут, 1979.

66. Касынюк В.И. Совершенствование уголовного закона об ответственности за повреждение путей сообщения и транспортных средств // Проблемы законности. – Вып.26. -1991.

67. Карпец И.И. Индивидуализация наказания. – М., 1961.

68. Карпушин М.П., Курляндский В.И. Уголовная ответственность и состав преступления. – М., 1974 – 231 с.

69. Козаченко И.Я. Уголовная ответственность: мера и форма выражения. – Свердловск: Изд-во Свердловск. юрид. ун-та, 1987. – 45 с.

70. Конституція України: Прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. – К.: Просвіта, 1996. – С. 25.

71. Коломієць Ю.Ю. Невідворотність кримінальної відповідальності: правова природа та зміст: Дис... канд. юрид. наук. – Одеса: ОНЮА, 2005. – 199 с.

72. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. – М.: Вердикт, 1996. – 647 с.

73. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. 3 изд. перераб., доп. / Ответ ред. А.И. Рарог. – М.: Проспект, 2005. – 640 с.

74. Конституція України. – К., 1996.

75. Коржанский М.И. Объект и предмет уголовно-правовой охраны. – М., 1980. – С.86-104.

76. Коржанський М.Й. Кваліфікація злочинів проти особи і власності. – К., 1996. – С.120-121.

77. Коржанський М.Й., Мисливий В.А. Кваліфікація автотранспортних злочинів. – К., 1996. – С.44.

78. Коржанський М.Й. Нариси уголовного права. – К.: ТОВ “Генеза”. – 1999 – 208 с.

79. Коржанський М.Й. Презумпція невинуватості і презумпція вини: Монографія. – К.: Атіка, 2004. – 216 с.

80. Коржанський М.Й. Проблеми кримінального права: Монографія. – Дніпропетровськ: Юрид. акад. МВС, 2003. – 200 с.

81. Коржанський М.Й. Уголовний закон України (наукова модель): Монографія. – Дніпропетровськ: Юрид. акад. МВС, 2004. – 200 с.

82. Коржанський М.Й. Кваліфікація злочинів: навчальний посібник. - Видання 3-тє, доповн. та переробл.- К.: Атіка, 2007.- 592 с.

48. Додин Е.В., Черяхин И.М. Органы управления транспортом, - М., 1972. - 171с.

49. Додин В.К. Таможенные операции на морском транспорте. - К., 2001.

50. Долженков О.Ф. Сучасна стратегія протидії організованих злочинній діяльності // Матеріали постійного семінару «Організаційно-правові засади боротьби з правопорушеннями на транспорті»: Одеса.- 2003.- С.3-7

51. Дурманов Н.Д. Понятие преступления. - М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1948.

52. Дурманов Н.Д. Стадии совершения преступления по советскому уголовному праву. - М.: Госюриздат, 1955.

53. Еженедельник «Диорама плюс МК». - № 48 (138). - 23-30.11.2000 г.

54. Жордания И.Ш. Структура и правовое значение способа совершения преступления. - Тбилиси: Сабчота Сакартвело, 1977.

55. Закон Украины «О государственной границе Украины» от 04.11.1991г.

56. Закон України “Про внесення змін до Кримінального та Кримінально-процесуального кодексів України щодо гуманізації кримінальної відповідальності”. - Урядовий кур’єр. – 07.05.2008 р. – № 83.

57. Загладимов Д.П., Петров А.П., Сергеев Е.С. и др. Организация движения на железнодорожном транспорте. - М.: Транспорт, 1985.

58. Залізничний транспорт. Енциклопедія / За заг. ред. Н.С. Зварьова.- К., - 1994. - С.191.

59. Заварзин А.В. Эксперимент в уголовном праве // Уголовная ответственность: проблемы содержания, установления, реализации. - Воронеж, 1989.

60. Звечаровский И. Э. Уголовная ответственность. - Иркутск, 1992.

61. Зуйков Г.Г. Криминалистическое учение о способе преступления // Сов. государство и право. - № 8. - 1957.

62. Иванов А.А. Правонарушение и юридическая ответственность. Теория и законодательная практика: Учебное пособие для вузов. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2004. - 120 с.

63. Ионин А.А. Газоснабжение. - М.:Стройиздат, 1975.

64. Касынюк В.И. Уголовная ответственность за повреждение путей сообщения и транспортных средств: Дис. на соискание учен.

мкы Ю.В. Бауліна, сутність цієї концепції полягає в тому, що кримінальна відповідальність – це насамперед засудження особи в обвинувальному вирокі від імені держави за вчинений злочин, з призначенням покарання чи без такого, що саме стан засудження особи, у зв’язку із вчиненням злочину, обумовлює необхідність і можливість застосування примусових засобів впливу¹.

Уважається небезпідставно, що саме І.С. Ной вперше зробив висновки про те, що поняття кримінальної відповідальності пов’язане з державним осудом, який проявляється у формі обвинувального вироку, винесеного судом². І.С. Ной базувався на тій позиції, що каральна сторона всіх мір покарання не вичерпується спричиненням лише моральних страждань і виявляється насамперед у певних правообмеженнях. Проте правообмеження не є лише властивістю кримінальної кари. Вони є складовою і інших заходів примусу. Тож покарання завжди пов’язане з кримінальною відповідальністю, а остання, у свою чергу, може існувати і без покарання³.

Серед науковців, які вже на початку 60-х років обґрунтовували концепцію, що “кримінальна відповідальність – засудження”, був також К.Ф. Тихонов, який дотримувався позиції, що саме у засудженні полягає основна та визначальна риса, сутність кримінальної відповідальності⁴.

Кримінальну відповідальність як засудження особи в обвинувальному вирокі від імені держави за вчинений злочин (з призначенням покарання чи без нього) визначали також Н.М. Кропачев, В.С. Прохоров, А.Н. Таргабаєв, які дотримувалися позиції, що засудження є сутністю кримінальної відповідальності. Покарання розглядається як наслідок, результат засудження, вид засудження, а отже не визначає сутності кримінальної відповідальності. Зокрема О.Н. Таргобаєв стверджує, що засудження винної особи, її публічний державний

росы теории наказания в советском уголовном праве. - Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1962. - С. 119-120.

¹ Баулін Ю.В. Звільнення від кримінальної відповідальності. - К.: Атака, 2004. - С. 21

² Соловій Я.І. Межі кримінальної відповідальності: Дисс. канд. юрид. наук, НАВСУ, Київ, 2004. - 223 с. - С. 29; Чугуников И.И. Правоотношения и формы их реализации в уголовном праве Украины: Дисс... канд. юрид. наук, ОНЮА, Одесса, 2000. - С. 15.

³ Ной И.С. Вопросы теории наказания в советском уголовном праве. - Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1962. - С. 119-120.

⁴ Тихонов К.Ф. Субъективная сторона преступления. Проблема социального содержания вины в советском уголовном праве. - Саратов: Приволжск. кн. изд-во, 1967. - С. 39.

осуд, якому у необхідних випадках супутнім є покарання, є формою кримінальної відповідальності. Змістом же кримінальної відповідальності є кримінальні правовідносини, комплекс взаємних прав та обов'язків¹.

У підручниках кримінального права України за радянських часів надавалася значна увага засудженню особи, як невід'ємної складової кримінальної відповідальності. Зазначалося, що державне засудження (осуд) є основною ознакою кримінальної відповідальності, якою вона може і обмежитися. Зокрема підкреслювалося, що сутність кримінальної відповідальності визначається насамперед фактом державного засудження суспільно небезпечної поведінки винної особи та публічному осуді цієї особи спеціальними органами правосуддя – судами. Відповідно до чинного законодавства про кримінальну відповідальність, як на той час, відповідальність могла бути реалізованою лише у формі засудження без призначення покарання².

Відповідна позиція відтворена і в підручниках пізнішого періоду за чинності КК 1960 р. Зокрема С.Д. Шапченко стверджував, що кримінальна відповідальність – це кримінально-правовий вид юридичної відповідальності, у межах якого здійснюється реагування держави на вчинений особою злочин та надання офіційної оцінки поведінки особи як злочинної та її самої як злочинця в обвинувальному вироку суду. На думку автора, кримінальна відповідальність спричиняє несприятливі наслідки для злочинця, які у певному випадку можуть зводитися лише до визначення особи винною у вчиненні злочину і тим самим її осуду з боку держави, але здебільшого поєднується із застосуванням конкретного заходу кримінально-правового впливу, передбаченого законом про кримінальну відповідальність. До того ж, кримінальна відповідальність є формою реалізації охоронних кримінально-правових відносин, які пов'язані з учиненням злочину, виникають із моменту вступу обвинувального вироку, яким засуджується особа, у законну силу. На підставі зазначеного автор формулює поняття кримінальної відповідальності як форми реалізації охоронних кримінально-правових відносин, пов'язаних із вчиненням злочину, як

¹ Таргабаев А.Н. Понятие и цели уголовной ответственности. – Красноярск: Изд-во Красноярского ун-та, 1986. – С. 70-71; Прохоров В.С., Кропачев Н.М., Таргабаев А.Н. Механизм уголовно-правового регулирования: норма, правоотношение, ответственность. – Красноярск, Изд-во Красноярского ун-та, 1989. – С. 168.

² Уголовное право Украинской ССР на современном этапе. Часть Общая. – К.: Наукова думка, 1985. – С. 45-46.

31. Грачев Ю.В. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. – 3-е изд. перераб. и доп. / Ю.В. Казань; Изд-во Казан. ун-та, 1982.

32. Гіжевський В.К. Становлення, розвиток та особливості діяльності ОВС на транспорті. – К., 1999.

33. Гіжевський В.К., Мілашевич А.В. Правове регулювання транспортною системою України: Науково-практичне видання. – К.; 2000. – С.6

34. Грохольский В.М., Юхно О.О., Продайко С.В. та ін. Запобігання і припинення правопорушень у рухомому складі пасажирського залізничного транспорту: Навчальний посібник. – Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2006. – С. 17

35. Головки Л.В. Альтернативы уголовному преследованию в современном праве. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2002. – 544 с.

36. Глистин В.К., Боровський Б.Е. Автотранспортное преступление (Квалификация и методика расследования) Под общ. ред. А.А.Мобовина. – Л., 1969. – С.11.

37. Глистин В.К. Проблема уголовно-правовой охраны общественных отношений. - Л.: Изд-во ЛГУ, 1979.

38. Горбуза А.Д. Содержание понятия «смешанная форма вины» / Сборник статей адъюнктов и соискателей. -М., 1972.

39. Голубятник И.М., Мозговой Л.П. Особенности предупреждения и раскрытия преступлений на транспорте: Научно-практическое пособие.- Омск: ОВШМ МВД СССР, 1978.- 72 с.

40. Горелик И.И. Квалификация преступлений опасных для жизни и здоровья. - Минск: Вышэйш. шк., 1973.

41. Грачева, Л.Д. Ермакова [и др.]; отв. ред. А.И. Рарог.- М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2005.- 640 с.

42. Гурнак В.Н. Транспортний потік республіки.- К.: 1986.- 348 с

43. Гусаров С.М. Центр ваги наших реформ – інтереси людини // Іменем закону.- 2004, №14.- С. 3-4

44. Дагель П.С., Котов Д.П. Субъективная сторона преступления и ее установление. - Воронеж: Изд-во Воронеж. ун-та, 1974.

45. Даньшин И.Н. Ответственность за хулиганство по советскому уголовному праву. - Х.: Изд-во Харьк. ун-та, 1971.

46. Дровосеков Г.В. Пути повышения эффективности наказаний, не связанных с лишением свободы // Сов. гос-во и право. – 1980. – № 9.

47. Домахин С.А. Ответственность за преступления на автотранспорте. - М.: Госюриздат, 1956.

тив собственности в проекте УК Украины // Проблемы борьбы зі злочинністю у сфері економічної діяльності / Матеріали міжнародної науково-практичної конференції. 15-16 грудня 1998 року. -Харків, 1999.

18. Бажанов М.И. О различных трактовках некоторых признаков объективной стороны преступления в науке уголовного права // Проблемы законности. - № 40. - 1999.

19. Бажанов М.И. Множественность преступлений по уголовному праву Украины. - Харьков: Право, 2000.

20. Баранов С.О. Профілактика злочинів на залізничному транспорті / Навчальний посібник. Одеса: Вид-во Одеського юридичного інституту ХНУВС, 2007.- 418 с.

21. Бартновская Г. В. Индивидуализация наказания как одно из средств обеспечения его эффективности // Преступность и ее предупреждение.-Л., 1971- С. 140.

22. Боровикова М.С. Организация движения на железнодорожном транспорте: Учебник. – М.: Маршрут, 2003.- 368 с.

23. Белогрид-Котляревский Н.С. Учебник русского уголовного права. Общая и особенная части. - Киев; Петербург; Харьков: Южно-Украинское книго-издательство Ф.А. Иогансона, 1903.

24. Брайнін Я.М. Основні питання загального вчення про склад злочину: Монографія. Для студентів юридичних вузів і практичних працівників: - Київ: Вид-во Київ, ун-ту, 1964.

25. Васькин В.В., Коробов П.В. Сущность уголовной ответственности // Вопросы теории и практики предупреждения преступлений. – Барнаул, 1986. – С. 37.

26. Волков Б.С. Ответственность за уничтожение и повреждение имущества по советскому уголовному праву. - Казань: Изд-во Казан. ун-та, 1961.

27. Волков Б.С. Проблема воли й уголовная Ответственность. - Казань: Изд-во Казан. ун-та, 1965.

28. Волков Б.С. Мотив и квалификация преступлений. - Казань: Изд-во Казан. ун-та, 1968.

29. Волков Б.С. Мотивы преступлений (Уголовно-правовое и социально-психологическое исследование). - Гражданский кодекс УССР: Научно-практический комментарий.- К.: Политиздат Украины, 1981.

30. Гелетко М. Місце служби змінити не можна, хоча Південна залізниця стала... східною // Іменем закону. – 2004, № 10. – С. 6.

такої, що завжди полягає у державному осуді злочинця, що здійснюється судом в обвинувальному вироку, і, як правило, втілюється в застосуванні до нього конкретних заходів кримінально-правового впливу¹.

Ця ж позиція відтворюється також у підручнику з кримінального права за редакцією М.І. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація виданого відповідно до чинного законодавства про кримінальну відповідальність. Наголошується на тому, що кримінальна відповідальність – це вимушене зізнання особою, яка вчинила злочин, державного осуду, а також передбачених КК обмежень особистого, майнового або іншого характеру, що визначаються обвинувальним вироком суду і покладаються на винного спеціальними органами².

Даному питанню належне значення надається в законодавстві про кримінальну відповідальність Республіки Білорусь. Саме ця концепція знайшла своє відтворення у КК цієї держави. Це єдиний з усіх КК пострадянських республік, що містить визначення кримінальної відповідальності. Так ч. 1 ст. 44 КК передбачає, що “кримінальна відповідальність виражається в засудженні від імені Республіки Білорусь за вироком суду особи, яка вчинила злочин, і застосування на підставі засудження покарання чи інших заходів кримінальної відповідальності відповідно до цього кодексу”³.

Науковці, які не розділяють цієї концепції, вважають, що має місце підміна поняття: настання кримінальної відповідальності як стадії її реалізації та самого поняття кримінальної відповідальності як об’єктивно існуючої реальності⁴; якщо визнати, що кримінальна відповідальність є реалізованою з моменту засудження особи, то необхідно визнати і припинення кримінальних правовідносин, які є змістом кримінальної відповідальності, оскільки зміст не може існувати без своєї форми; зміст кримінальної відповідальності не є незмінним, з призначенням покарання (іншої міри кримінально-правового характеру) обсяг прав та обов’язків держави та засудженого суттєво змінюється, отже засудження є не єдиною формою кримінальної відпо-

¹ Кримінальне право України. Загальна частина: Підручник для студентів юрид. вузів і фак. / За ред. П.С. Мати шевського та ін. – К.: Юрінком Інтер, 1997. – С. 73-77.

² Бажанов М.І., Сташис В.В., Тацій В.Я. Кримінальне право України. Підручник. Загальна частина. – К.; Харків, 2001. – С. 27.

³ Цит.: Баулін Ю.В. Звільнення від кримінальної відповідальності: Монографія. – К.: Атіка, 2004. – С. 20-21.

⁴ Соловій Я.І. Межі кримінальної відповідальності: Дис... канд. юрид. наук, НАВСУ, Київ, 2004. – С. 30.

відальності¹.

У сучасній вітчизняній науці кримінального права існують дослідження в зазначеній сфері, які відтворюють зміст різних концепцій та поглядів на сутність кримінальної відповідальності, що ще раз підтверджує складність розглядуваного кримінально-правового інституту.

Так у спеціальних монографічних дослідженнях Ю.В. Баулін і О.В. Наден пропонують розрізняти два види кримінальної відповідальності: реальну та потенційну. Так, зокрема зазначається, що реально існуюча кримінальна відповідальність у вузькому спеціально-правовому значенні трактується як відповідальність ретроспективна, тобто як відповідна реакція держави на вчинене в минулому правопорушення. А отже, – вимушене зазнавання особою, що вчинила злочин, державного осуду, а також передбачених КК обмежень особистого, майнового або іншого характеру, що визначаються обвинувальним вирок суду і покладаються на винного спеціальними органами держави².

Якщо у даному випадку, на думку Ю.В. Бауліна, реальна кримінальна відповідальність розглядається як реальність, звернена до певної особи, визнаної винною у вчиненні злочину, і полягає в здійсненні реальних обмежень та позбавлень на підставі обвинувального вироку суду, – то потенційна кримінальна відповідальність звернена до невизначеного кола осіб і загрожує кожному, хто вчинить злочин у майбутньому³. З таких позицій, за визначенням О.В. Наден, потенційна кримінальна відповідальність розуміється як передбачені законом про кримінальну відповідальність позбавлення та обмеження, яким має підлягати особа за вчинення злочину⁴. Значення такого поділу кримінальної відповідальності на види: на реальну та потенційну кримінальну відповідальність, автори вбачають в необхідності розуміння проблеми звільнення від кримінальної відповідальності, оскільки таке звільнення може мати місце лише тоді, коли кримінальна

¹ Чугуников І.І. Правоотношения и формы их реализации в уголовном праве Украины: Дисс... канд. юрид. наук, ОНЮА, Одесса, 2000. – С. 16-17.

² Баулін Ю.В. Звільнення від кримінальної відповідальності. – К.: Атака, 2004. – С. 33; Наден О.В. Спеціальні види звільнення особи від кримінальної відповідальності за злочини у сфері обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів або прекурсорів. – Х.: Право, 2003. – С. 26-27.

³ Баулін Ю.В. Звільнення від кримінальної відповідальності. – К.: Атіка, 2004. – С. 34.

⁴ Наден О.В. Спеціальні види звільнення особи від кримінальної відповідальності за злочини у сфері обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів або прекурсорів. – Х.: Право, 2003. – С. 28.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Адамчук І.Г. Защищать правопорядок на воде, в воздухе и на суше будут профессионалы // Миліція України. – 2004, №4.- С.10-11
2. Алексеев Н.С. Транспортные преступления. - Л.: Изд-во ЛГУ, 1957.
3. Алексеев С.С. Общие дозволения и общие запреты в советском праве. – М.: Юрид. лит. 1989. – 288 с.
4. Багрий-Шахматов Л.В. Социально-правовые проблемы уголовной ответственности и форм ее реализации. – Одесса, АО БАХВА, 1998. – 191 с.
5. Багрий-Шахматов Л.В. Уголовная ответственность и наказание. – Минск, 1976. – 386 с.
6. Багрий-Шахматов Л.В., Гуськов В.И. Теоретические проблемы классификации уголовных наказаний. – Воронеж, Изд-во Воронежского университета, 1971. – 107 с.
7. Бажанов М.И. Уголовное право Украины. Общая часть. Учебное пособие. – Днепропетровск: Пороги, 1992. – 167 с.
8. Бажанов М.І., Сташис В.В., Тацій В.Я. Кримінальне право України. Підручник. Загальна частина. – К.; Харків, 2001. – 416 с.
9. Балабанов А.О., Мунари Ф., Суччи Дж. и др. Очерки по морскому праву (переводчики Мамайченко Э.М., Лукьянова Е.Ф.).- Одесса: ОНМУ, 2002.- 216 с.
10. Балабанов А.О. Правовое регулирование буксировочной деятельности // Судостроительство. – 2004. - № 4-6. – С. 56-57.
11. Балабанов Д.О. Теорія криміналізації: Дисс... канд. юрид. наук. – Одеса: ОНЮА, 2007. – 200 с.
12. Баулін Ю.В. Звільнення від кримінальної відповідальності: Монографія. – К.: Атака, 2004. – 296 с.
13. Богатирьов І.Г. Кримінальні покарання, не пов'язані з позбавленням волі (теорія і практика їх виконання кримінально-виконавчою інспекцією). – Дис... д-ра юрид. наук. – К.: КНУВС, 2006. – 434 с.
14. Брайнин Я.М. Уголовная ответственность и ее основания в советском уголовном праве. – М., 1963. – 247 с.
15. Бурдін В.М. Особливості кримінальної відповідальності неповнолітніх в Україні: Монографія. – К.: Атака, 2004. – 240 с.
16. Бажанов М.И. Уголовное право Украины. Общая часть. Учебное пособие. - Днепропетровск: Пороги, 1992.- 167 с.
17. Бажанов М.И. Вопросы ответственности за преступления про-

право призначити покарання, що дорівнює вищій межі санкції ст. 277 КК, чи таке, що наближається до нього, виключає призначення покарання більш м'якого, ніж передбачено в законі, чи застосувати умовне засудження, а також дає можливість призначити суду відбуття покарання в колонії більш суворого режиму при засудженні до позбавлення волі. Наприкінці вважаємо за доцільне відмітити, що збільшення за останні роки (див. таблицю № 2) застосування норми, що передбачає кримінальну відповідальність за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, аж ніяк не свідчить, що вона малоефективна. Як зазначає О.М. Котовенко слід визнати, що сам факт існування у розділі XI КК “Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту” ст. 292 КК, а ми вважаємо що це в повній мірі відноситься і до наявності ст. 277 КК, вони мають запобіжний вплив на потенційних злочинців, здатних вчиняти злочин, у тому числі пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. Тому доки є реальна можливість хоча б одиничних випадків вчинення проаналізованого злочину, норма КК, яка встановлює відповідальність за нього, має важливе значення у запобіганні та боротьбі з цим злочинним посяганням¹, а також повинна укріплювати впевненість правосвідомих громадян та інших користувачів транспорту у безпечності шляхів сполучення і транспортних засобів нашої держави, а органи внутрішніх справ, транспортна прокуратура, СБУ, та інші правоохоронні органи на транспорті України в змозі забезпечити таку безпеку кримінально-правовими та іншими заходами.

¹ Котовенко О.М. Кримінальна відповідальність за пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктоводів: Монографія. – Харків: Консум, 2004. – С. 125.

відповідальність є потенційною, отже до початку реалізації реальної кримінальної відповідальності. Як тільки кримінальна відповідальність становиться реальною (з моменту набрання законної сили вироком суду, за яким особа визнана злочинцем) звільнення від подальшої реальної кримінальної відповідальності є вже звільненням від покарання чи його відбування¹.

Наведені окремі наукові позиції як такі, що відтворюють певні концепції та бачення на зміст та сутність кримінальної відповідальності, доводять складність цієї проблеми і певною мірою є поясненням тому, чому саме законодавець не дає визначення поняття основного кримінально-правового інституту – поняття кримінальної відповідальності.

Проте за наявності досить різних точок зору щодо моменту виникнення кримінальної відповідальності, її стадій, завершення, форм її реалізації маємо відслідкувати те єдине, що властиве більшості концепцій, – співставлення, так би мовити, потенційної (визначеної законом, майбутньої) і реальної (ретроспективної, негативної) кримінальної відповідальності.

Прибічники тези “кримінальна відповідальність – обов’язок” дотримуються того, що кримінальна відповідальність може існувати, але не реалізовуватися; що самостійними поняттями є обов’язок зазнати державного примусу та реалізація державного примусу; що перше є суб’єктивною стороною кримінальної відповідальності, а друге (реальне зазнавання обмежень) – об’єктивною стороною кримінальної відповідальності (до речі, окремі вчені навпаки обов’язок дати звіт та відповідати за вчинене вважають об’єктивною кримінальною відповідальністю яка існує як об’єктивна реальність); що є кримінальна відповідальність як юридичний обов’язок перед державою і є матеріальна, реальна кримінальна відповідальність, яка застосовується на підставі обвинувального вироку суду.

Таке ж співставлення спостерігається і у прибічників тези “кримінальна відповідальність – правовідносини”, які виокремлюють кримінальну відповідальність як кримінально-правові відносини (сукупність прав та обов’язків), які виникли з моменту вчинення злочину, та кінцевий обсяг кримінальної відповідальності, що реалізується на

¹ Баулін Ю.В. Звільнення від кримінальної відповідальності. – К.: Атіка, 2004. – С. 35; Наден О.В. Спеціальні види звільнення особи від кримінальної відповідальності за злочини у сфері обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів або прекурсорів. – Х.: Право, 2003. – С. 28.

підставі обвинувального вироку. Тож розмежовують моменти виникнення, конкретизації та реалізації кримінальної відповідальності, кримінальну відповідальність у широкому та вузькому розумінні, тощо.

Такий підхід до визначення сутності кримінальної відповідальності відтворюється більш конкретно в концепціях визначення поняття позитивної і негативної (ретроспективної) кримінальної відповідальності. Концепція позитивної кримінальної відповідальності набула актуальності в останні десятиріччя ХХ ст. Її розвиток справедливо погоджується з активним розробленням проблем позитивної відповідальності як такої у філософській і спеціальній юридичній літературі, прагненням деяких вчених, що досліджують проблему кримінальної відповідальності, розширити рамки традиційних уявлень про кримінальну відповідальність, глибше осмислити її соціальні підстави, визначити критерії співвідносності із негативною кримінальною відповідальністю. Прихильники існування позитивної і негативної кримінальної відповідальності стверджують, що є єдине поняття кримінальної відповідальності як виду юридичної відповідальності, сутність якої полягає в виконанні вимог кримінально-правової норми, що забезпечується авторитетом і силою держави, полягає у зв'язаності суб'єкта права вимогами правових норм, що виражають, відповідно, заохочення правомірного або осуд протиправного поведіння. У свою чергу у рамках єдиної сутності і загального змісту юридична відповідальність може мати дві різні форми: позитивну (заохочувальну) і негативну (охоронну). Обґрунтуванню положення про необхідність розглядати відповідальність у кримінальному праві із широких соціальних позицій, у рамках яких правові явища органічно включені в явища соціальні, відтворюють певні аспекти громадського життя, нерозривно пов'язані із суспільними відносинами – присвячені ряд спеціальних досліджень¹.

Якщо узагальнити позиції науковців щодо співвідношення позитивної та негативної кримінальної відповідальності, то маємо підкре-

настання тяжких наслідків.

Важливе значення при встановленні ступеню суспільної небезпеки розглядуваного злочину має і характер вини при його вчиненні. Для визначення покарання необхідно враховувати, чи мав місце умисел, спрямований тільки на пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, наприклад з метою крадіжки елементів шляхів сполучення і транспортних засобів, а по відношенню до тяжких наслідків наявна необережність, або винний діяв з прямим чи непрямим умислом також і по відношенню до аварії, загибелі людей і т.д. В залежності від форми вини визначається і характер та об'єм передбачення конкретної тяжкості спричинених збитків, мотив та мета злочинного посягання. Необхідність врахування вказаних обставин має важливе значення тому, що в ст. 277 КК за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів передбачена відповідальність як за умисне, так і за необережне вчинення розглядуваного злочину.

При визначенні покарання за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів необхідно обов'язково враховувати і особистість винного. Так, наприклад, вчинення злочину працівником будь-якого виду транспорту значно підвищує суспільну небезпечність діяння, адже, руйнування або пошкодження у цих випадках є полегшеним для винного завдяки його особливому службовому становищу, яке забезпечує вільний доступ до самих споруд, об'єктів і таких пристроїв та елементів транспорту, до яких часом інші особи не можуть дістатися. Підтвердженням тому є судова практика. Індивідуалізація покарання передбачає також врахування судом обставин, що пом'якшують та обтяжують відповідальність. Обставинами, що пом'якшують відповідальність, називаються обставини, що свідчать на користь підсудного, про меншу ступінь його винності. Обставини, що обтяжують відповідальність, свідчать проти підсудного, посилюють відповідальність. Наявність обставин, що пом'якшують відповідальність, дає суду право призначити покарання більш м'яке, ніж передбачено в законі, чи застосувати умовне засудження. За результатами вивчення кримінальних справ про пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів та технологічно пов'язаних з ними систем встановлено що такими обставинами, що пом'якшують відповідальність, частіше виступають: вчинення злочину уперше, щире каяття, добровільне відшкодування завданого збитку, позитивна характеристика за місцем мешкання та роботи і ін.

Наявність обставин, що обтяжують відповідальність, дає суду

¹ Багрий-Шахматов Л.В. Социально-правовые проблемы уголовной ответственности и форм ее реализации: Курс лекций. – Одесса: АО БАХВА, 1998. – С. 41-51, 81-82, 130-131; Номоканов В.А. Преступное поведение: детерминизм и ответственность. – Владивосток, 1991. – С. 12, 29; Похмелкин В.В. Социальная справедливость и уголовная ответственность. – Красноярск: Изд-во Красноярского ун-та, 1990. – С. 19, 26, 38; Прохоров В.С., Кропачев Н.М., Таргабаев А.Н. Механизм уголовно-правового регулирования: норма, правоотношение, ответственность. – Красноярск: Изд-во Красноярского ун-та, 1989. – С. 152-153, 156.

При визначенні строку позбавлення волі, перш за все, враховується характер та ступінь суспільної небезпеки вчиненого злочину, які розкриваються на основі аналізу елементів складу злочину. Характер суспільної небезпеки спричинення пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів та технологічно пов'язаних з ними систем залежить від важливості родового об'єкта цього злочину, що посягає на суспільні відносини, які забезпечують нормальне безпечне (безаварійне) функціонування видів транспорту зазначених у статті 277 КК. Ці відносини існують для запобігання порушення нормальної роботи транспорту, аварій та інших тяжких наслідків, зазначених у законі про кримінальну відповідальність, тобто забезпечують охорону життя та здоров'я громадян, матеріальних цінностей від впливу шкідливих властивостей засобів, що являють собою підвищену небезпеку. Ступінь же суспільної небезпеки розглядуваного злочину визначається розміром спричинених збитків, які залежать, перш за все, від того чи спричинило пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів аварію, загибель людей або інші тяжкі наслідки чи ні. У разі настання тяжких наслідків покарання повинно бути визначено ближче до максимуму санкції ч. 3 ст. 277 КК. Якщо ж злочинне діяння спричинило не зазначені в ч. 3 ст. 277 КК наслідки, а порушення нормальної роботи шляхів сполучення і транспортних засобів чи інші наслідки, вказані в ч. 1 ст. 277 КК, покарання визначається менш суворе за санкцією цієї статті.

Як показало вивчення кримінальних справ за ст. 78 КК України 1960 р., пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів та технологічно пов'язаних з ними систем вчинялося, частіше всього, за попередньою змовою групою осіб та організованою групою, що суттєво підвищувало як рівень організації вчинення самого злочину, так і ступінь суспільної небезпеки вчиненого ними, що є актуальним і після прийняття нового Кримінального кодексу у 2001 році.

Важливе значення для індивідуалізації покарання має також тяжкість зазначених в ч. 3 ст. 277 КК наслідків. Так, наприклад, загибель людей небезпечніше від інших суспільно-небезпечних наслідків. Очевидно, що настання більш тяжкого наслідку, за інших рівних умов, повинно спричиняти і більш суворе покарання. При визначенні ступеню суспільної небезпеки пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, необхідного для індивідуалізації покарання, слід враховувати також характер самих дій, спосіб, місце, час та обстановку вчинення злочину, від яких залежить ступінь вірогідності

слити, що головною тезою є те, що усвідомлення людиною необхідності узгоджувати свою поведінку із вимогами держави та суспільства, тож свідоме виконання суб'єктами соціальних норм (кримінально-правових у тому числі), усвідомлення обов'язку відповідати (звітувати) за порушення цих вимог є сутністю позитивної кримінальної відповідальності. Тож позитивний аспект кримінальної відповідальності розглядається як нормативний зріз позитивної відповідальності як такої, що має за свою підставу конституційний обов'язок громадянина дотримуватися законів, нормативно-правових актів взагалі, кримінально-правових норм, зокрема.

Що стосується негативної (ретроспективної) юридичної відповідальності, її співвідношення із позитивною кримінальною відповідальністю, то найбільш типовими є позиції, відповідно до яких вона є правовим зрізом стану примусу до несення тягаря тих правообмежень, що кримінально-правова норма покладає на злочинця за невиконання чинних нормативно-правових вимог (В.С. Прохоров); є негативною реакцією з боку держави на поведінку особи, яка ухиляється від покладених на неї обов'язків, і виражається в осуді суспільно небезпечного діяння та особи, яка його вчинила, та примусовому впливі на неї (І.Є. Звечаровський, В.В. Похмелкін); є застосуванням судом правових санкцій, а отже покарання та інших кримінально-правових заходів за спричинене відхилення від встановлених норм (Л.В. Багрий-Шахматов).

Безумовно справедливим є твердження, що ретроспективна відповідальність не вичерпує повністю проблему юридичної відповідальності в цілому і принциповою є вихідна позиція, що саме взаємопов'язаний аналіз інституту правової відповідальності в позитивному і негативному (ретроспективному) аспектах надасть можливість знайти рішення важливих у теоретичному та практичному значенні питань реалізації кримінальної відповідальності¹.

Безперечно, розгляд кримінальної відповідальності у визначеному аспекті, в широкому розумінні не лише як реалізації санкції за вчинене діяння (осуд, призначення справедливого покарання), але і як вимоги не вчиняти суспільно небезпечне діяння, звітувати за вчинене, – позитивно позначиться на розумінні особливого значення інституту кримінальної відповідальності як одного з правових засобів у боротьбі зі злочинністю, рецидивною, зокрема. Дозволить більш чітко

¹ Багрий-Шахматов Л.В. Социально-правовые проблемы уголовной ответственности и форм ее реализации: Курс лекций. – Одесса, АО БАХВА, 1998. – С. 41-51, 81-82, 130-131.

визначити взаємозв'язок кримінальної відповідальності із соціальними аспектами життєдіяльності держави; досліджувати обумовленість деяких суспільно небезпечних діянь соціально-економічними умовами життя суспільства. Сприяє вивченню ефективності чинної системи кримінальної репресії у взаємозв'язку з особистісними особливостями суб'єкта кримінальної відповідальності в широкому розумінні слова: як суб'єкта, що виконує вимоги кримінально-правових норм, суб'єкта, до якого застосовуються примусові заходи, які не охоплюються поняттям негативної кримінальної відповідальності і, нарешті, суб'єкта, у відношенні до якого кримінальна відповідальність реалізується в різних її формах.

Проте загальновизнаним є той факт, що чинне законодавство про кримінальну відповідальність оперує поняттям кримінальної відповідальності лише в ретроспективному значенні як відповідальності за минуле злочинне поведіння. Слід зазначити, що даний факт визнається і більшістю прихильників позитивної кримінальної відповідальності. У кримінально-правових нормах досить часто вживається поняття “кримінальна відповідальність”, або просто “відповідальність”. Але законодавець не дає визначення даного поняття. І це пов'язано, на наш погляд, із відсутністю єдиної (чи хоча б переважачої) думки по даному питанню.

На думку В.О. Меркулової, кримінальна відповідальність – це вид юридичної відповідальності, який застосовується до особи, визнаною за вироком суду винною у вчиненні злочину, і полягає у засудженні цієї особи та застосуванні до неї різних за обсягом правообмежень заходів кримінально-правового впливу, серед яких призначення та реальне виконання покарання є найбільш суворою формою кримінальної відповідальності. Це поняття відтворює не лише той факт, що кримінальна відповідальність є реальним обсягом правообмежень, покладених на особу на підставі вироку суду, але й те, що законодавець має чітко визначити систему форм кримінальної відповідальності, в яких відтворено різний обсяг кримінального примусу¹, що ми підтримуємо.

Розгляд кримінальної відповідальності як реального, матеріально-го обсягу правообмежень, визначеного за вироком суду, як такого, що охоплює сам факт засудження, призначення (непризначення) покарання, його реальне відбування (невідбування), дозволить дослідити

¹ В.О. Меркулова Кримінальна відповідальність: окремі теоретичні та соціально-правові аспекти: Монографія. – Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2007. – С. 32-33.

рання не перетворився на свавілля¹. Межі покарання, які встановлено законом у санкціях відповідних кримінально-правових норм, таким чином, є головною перешкодою на шляху неналежного судового розсуду. Саме у визначених законодавчо межах суд обирає винному відповідне покарання з урахуванням вимог статті 65 КК, що зазвичай позначається як процес судової індивідуалізації покарання.

По-друге, обмеження прав і свобод здійснюється тільки стосовно засудженого. Це означає, що кримінальне покарання має виключно індивідуальний характер, тобто воно не може бути застосоване ні до кого іншого, крім особи, яка за вироком суду визнана винною у вчиненні передбаченого КК злочину. Це положення не може викликати заперечень у світлі вимог ч. 2 ст. 61 Конституції України, в якій встановлено, що юридична відповідальність особи має індивідуальний характер.

Зі сказаного можна зробити висновок про те, що кримінальне покарання слід розглядати як такий наслідок злочину, в якому зазвичай повинна реалізовуватись кримінальна відповідальність².

У призначеному покаранні міститься негативна оцінка поведінки винного з боку держави, приписи якої порушено, і воно тягне за собою виникнення у відповідній особі стану, що має назву судимості.

Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів згідно зі ст. 277 КК карається за ч. 1 ст. 277 КК «штрафом до ста неоподаткованих мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або позбавленням волі на строк до трьох років». За ч.2 ст. 277 КК «позбавленням волі на строк від трьох до восьми років», а за ч. 3 ст. 277 КК «позбавленням волі на строк від семи до п'ятнадцяти років». Уявляється, що на основі таких санкцій стосовно осіб, засуджених по ст. 277 КК, можливо повною мірою досягти мети покарання.

Вивчення кримінальних справ за ст. 78 КК України 1960 р., які на той час розглядали тільки обласні суди, як суди першої інстанції (нині апеляційні), показує, що до позбавленням волі були покарані всі засуджені, до всіх них застосоване додаткове покарання - конфіскація всього майна, яким вони володіли на праві особистої власності.

¹ Бартновская Г. В. Индивидуализация наказания как одно из средств обеспечения его эффективности // Преступность и ее предупреждение.-Л., 1971- С. 140.

² Кримінальна право України. Загальна частина: Підручник (Ю.В. Александров. В.І. Антипов, М.В. Володько та ін.) Вид. 3-є, переробл. та допов. / За ред. М.І. Мельника, В.А. Клименка. – К.: Юридична думка, 2004. – С.230-233.

може бути піддана кримінальному покаранню, доки її вину не буде доведено в законному порядку і встановлено обвинувальним вироком суду. Більш того, ніхто не зобов'язаний доводити свою невинуватість у вчиненні злочину. При цьому, за Конституцією України обвинувачення не може ґрунтуватися на доказах, одержаних незаконним шляхом, а також на припущеннях. Усі сумніви щодо доведеності вини особи тлумачаться на її користь.

Зазначені конституційні приписи покладено в основу ч. 2 ст. 2 КК і розвинуто у ст. 3 КК, де сказано, що злочинність діяння, а також його караність та інші кримінально-правові наслідки визначаються тільки цим Кодексом, а застосування закону про кримінальну відповідальність за аналогією заборонено.

Ще однією ознакою кримінального покарання є те, що воно полягає у передбаченому законом обмеженні прав і свобод засудженого. Вона ґрунтується на цитованих вище положеннях ст. 63 Конституції України і, розглядаючи цю ознаку, слід мати на увазі дві суттєві обставини. По-перше, обмеження прав і свобод засудженого є засобом реалізації карного призначення кримінального покарання. Те, що кара входить до змісту кримінального покарання, окрім того, про що йшлося стосовно примусу, прямо впливає з тексту ч. 2 ст. 50 КК, де зазначається, що покарання «має на меті не тільки кару». Отже, саме обсяг обмеження прав і свобод засудженого визначає те, чи буде передбачена законом кара більшою, чи, навпаки, меншою, тобто - більш м'якою.

У реалізації карного аспекту кримінального покарання беруть участь як законодавець, так і суд. Оскільки КК (ч. 2 ст. 2) визначається, які покарання застосовуються до осіб, що вчинили суспільно небезпечні діяння, цей етап законотворення інколи позначається у теорії кримінального права як законодавча індивідуалізація покарання, коли законодавцем у санкціях кримінально-правових норм фіксується певний типовий, так би мовити, «середній», ступінь суспільної небезпеки всього злочину та окремих елементів його складу.

Слід погодитися з тим, що для правильної організації справи призначення покарання судами свобода судового розсуду (судова дискреція) повинна бути достатньою, щоб дати можливість врахувати та оцінити особливості кожного окремого випадку. Водночас, вона повинна бути обмеженою суворими рамками закону, щоб вибір пока-

ти окремі аспекти доцільного, необхідного, отже справедливого обсягу кримінально-правового примусу, визначитися із змістом та сутністю окремих форм кримінальної відповідальності, визначитися із їхнім співвідношенням, надасть можливість віднайти шляхи посилення ефективності (можливо суворості) окремих альтернативних заходів з тим, щоб скоротити застосування окремих кримінально-правових мір, тим більш найсуворішої форми кримінальної відповідальності – покарання у вигляді позбавлення волі.

Базуючись на визначенні кримінальної відповідальності як реальному усвідомленні особою державного примусу за вчинене суспільно небезпечне діяння, маємо повернутися до коментарів щодо розглядуваних концепцій про сутність кримінальної відповідальності як такої.

Стосовно тієї позиції, що зведення відповідальності до примусу, реалізації санкції доводить відсутність необхідності існування самостійності поняття кримінальної відповідальності як такої, маємо підтримати позицію В.О. Меркулової і зауважити наступне. Кримінальна відповідальність є інститутом, який охоплює покарання лише як свою частину, складову, як таке, що може застосовуватися чи не застосовуватися. Кримінальна відповідальність має місце і в тих випадках, коли винна особа лише засуджена без призначення покарання, коли покарання призначається, але реально не виконується. Цінністю в цих випадках є те, що має місце невідворотність відповідальності. Особа дала звіт за свою поведінку, а суд визначив справедливий (необхідний, доцільний) обсяг кримінального примусу. Отже держава відреагувала, надала свою негативну оцінку, орієнтуючись при цьому на досягнення мети виправлення, попередження нових злочинів суто відповідно конкретної особи, яка має особистісні особливості. Тож маємо розглядати кримінальну відповідальність та покарання як самостійні, проте взаємопов'язані інститути.

Аналіз обґрунтувань розглядуваної концепції “кримінальна відповідальність – обов’язок” надає підстави визнати правильною точку зору щодо наявності певних суперечностей у позиціях науковців, які дотримуються цієї концепції. Так вчені справедливо зазначають, що виникає чимало питань: щодо змісту обов’язку (особа має обов’язок не лише дати звіт за свою поведінку, але й зазнати кримінально-правового впливу у вигляді засудження, покарання, або ж іншої форми кримінальної відповідальності); стосовно того, який же обов’язок вважати кримінальною відповідальністю – той, що виникає з моменту вчинення злочину, чи той, що реально існує та застосовується на

підставі вироку суду (маємо розмежовувати момент виникнення обов'язку та прав і моменту їхньої практичної реалізації)¹.

Як зазначає В.О. Меркулова, помилковим ототожнювати кримінальну відповідальність лише з обов'язком особи понести відповідальність за вчинений злочин. Розглядаючи її як особливий (спеціальний) механізм реагування держави на злочинну поведінку, що полягає у примусі винного до несення несприятливих наслідків за вчинене, вважаємо, що саме це і складає зміст конкретних мір кримінальної відповідальності, визначають суть і зміст її самої, з чим можна погодитися².

Щодо концепцій, сутність яких полягає у тому, що кримінальна відповідальність розглядається як обов'язок винної особи понести державне засудження та зазнати реального кримінально-правового примусу, отже певних позбавлень особистого, майнового характеру. На нашу думку у цьому визначенні маємо сполучення двох понять – “обов'язку зазнати державний примус” та “реалізації державного примусу”, що не є тотожними, має свій власний соціально-правовий зміст. Тож більш конкретний аналіз ставить під сумнів віднесення цієї концепції до другої групи. На нашу думку, не можна роз'єднати поняття “покладання примусового обов'язку” та “обов'язку понести державне засудження та покарання” оскільки, якщо має місце перше (тобто покладання кримінального примусу), то є і друге – обов'язок понести певний обсяг правообмежень, який є змістом кримінальної відповідальності. Проте на відміну від тих концепцій, які пов'язують відповідальність із обов'язком дати звіт, піддатися впливові дії закону про кримінальну відповідальність (тож як обов'язок понести потенційну кримінальну відповідальність), – у даному випадку йдеться вже про реальний обсяг кримінального примусу, який визначається на підставі публічного осуду, доведення вини особи, індивідуального підходу до обрання форми кримінальної відповідальності.

Маємо звернути увагу на той факт, що практично в більшості розглянутих концепцій наголошується на тому, що кримінальна відповідальність виникає з моменту вчинення злочину, проте реальною вона стає з моменту встановлення всіх елементів та ознак складу злочину вироком суду. Тож до винесення і набуття чинності вироку криміна-

вимоги. У кримінальному праві здійснення цих, так званих відновлюючої та регулятивної функцій актуалізується роллю цього права як інструменту охорони найважливіших суспільних відносин від злочинних посягань, що є суттєвим завданням будь-якої держави. Не випадково у ст. 1 КК наголошено, що він має своїм завданням правове забезпечення охорони прав і свобод людини і громадянина, власності, громадського порядку та громадської безпеки, довкілля, конституційного устрою України від злочинних посягань, забезпечення миру і безпеки людства, а також запобігання злочинам. Саме для здійснення цього завдання КК визначає, які суспільно небезпечні діяння є злочинами та які покарання застосовуються до осіб, що їх вчинили.

Тобто, застосування кримінального покарання до осіб, які вчинили злочини, є тим засобом, завдяки якому здійснюється вплив на поведінку людей, зокрема - засобом, що примушує до законслухняної поведінки, і вказаний примусовий вплив є першою з головних ознак кримінального покарання.

Другою його ознакою є те, що зазначений примус застосовується від імені держави та обов'язково за вироком суду. Оскільки за ст. 3 Конституції України утвердження і забезпечення прав і свобод людини є головним обов'язком держави, примус, який застосовується у вигляді кримінального покарання на виконання зазначеного обов'язку, природно, повинен виходити від нашої держави. З іншого боку, за Конституцією України (ст. 19), ніхто не може бути примушений робити те, що не передбачено законодавством, тому (ст. 55) права й свободи людини і громадянина захищаються судом і ці права та свободи можуть бути обмеженими (ст. 64) лише у випадках, передбачених Конституцією України. Саме такий випадок передбачено у ст. 63 Конституції, де зазначається, що засуджений користується всіма правами людини і громадянина за винятком обмежень, які визначені законом і встановлені вироком суду. Нарешті, ця ознака відтворює і ті положення Конституції України (ст. 124), згідно з якими правосуддя в Україні здійснюється виключно судами, а судові рішення саме і ухвалюються судами іменем України.

Наступна ознака кримінального покарання полягає в тому, що воно застосовується до особи, визнаної винною у вчиненні злочину. Це важливе положення закону про кримінальну відповідальність конкретизує принципову ідею, закладену у ст. 62 Конституції України, згідно з якою особа вважається невинуватою у вчиненні злочину і не

¹ Чугуников И.И. Правоотношения и формы их реализации в уголовном праве Украины: Дис... канд. юрид. наук, ОНЮА, Одесса, 2000. – С. 19-24

² В.О. Меркулова Кримінальна відповідальність: окремі теоретичні та соціально-правові аспекти: Монографія. – Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2007. – С. 34-35.

поняття більш широкого, ніж конкретного виду покарання. Скоріше як до процесу здійснення державою карної репресії стосовно особи, що вчинила злочин, яка охоплювала своїм змістом усі форми реагування держави на акт злочинного поведіння.

Не заперечуючи можливості і доцільності розглядати покарання (у певних випадках) у широкому розумінні цього слова як міру покарання, визначену вироком суду (а не тільки як вид покарання, зазначеного в санкції статті), проте вбачаємо доцільність розширювати подальше дослідження щодо напрямку удосконалення законодавства про кримінальну відповідальність у більш чіткому розмежуванні таких понять як кримінальна відповідальність та покарання, системи форм кримінальної відповідальності та системи видів покарання.

Кримінальне право – право кримінальної відповідальності, адже в багатьох статтях Загальної частини КК визначаються її підстави, умови й особливості реалізації щодо певних категорій правопорушників. Інститут кримінальної відповідальності маємо розглядати як один з центральних у теорії і практиці кримінального права, як такий що має суттєве теоретичне і практичне значення в зміцненні правопорядку, боротьбі із злочинністю. Відсутність в законодавстві визначення поняття “кримінальна відповідальність”, “суб’єкта кримінальної відповідальності”, системи форм кримінальної відповідальності, чіткого розмежування між ним і кримінальним покаранням позначається на її ефективності¹.

8.1. Покарання за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів

Чинний КК визначає покарання як захід примусу, що застосовується від імені держави за вироком суду до особи, визнаної винною у вчиненні злочину, і полягає в передбаченому законом обмеженні прав і свобод засудженого.

Таким чином, головною ознакою кримінального покарання є те, що воно є заходом примусу. Зрозуміло, що у будь-якій галузі права у випадках порушення врегульованих правом суспільних відносин може виникнути ситуація, коли для відновлення цих відносин та для подальшого належного їх функціонування необхідно застосувати примус до осіб, які добровільно не бажають виконувати встановлені

льна відповідальність існує не реалізованою, отже не чинною, абстрактною, в уяві. У свідомості, як така, що вона може лише настати (а може і не настати) за наявності певних, визначених законом підстав.

Щодо концепцій співвідношення кримінальної відповідальності та кримінально-правових відносин, вважаємо що мають рацію ті науковці, які стверджують, що кримінальні правовідносини дещо ширше за обсягом ніж правовідносини, які складають кримінальну відповідальність (відносини кримінальної відповідальності). Якщо кримінально-правові відносини особи, яка вчинила суспільно небезпечне діяння, з державою виникають з моменту вчинення злочину і припиняються з погашенням або ж зняттям судимості, то правовідносини відповідальності мають місце лише під час реалізації відповідальності – з моменту набуття чинності вироком суду (в якому суд від імені держави надає негативну оцінку злочину та особі, яка його вчинила, доводить вину цієї особи) до завершення відбування покарання.

Тож, як будь-який примус, який здійснюється державою, кримінальна відповідальність (реальна, матеріальна) відтворюється у певних конкретних правах та обов’язках її суб’єктів (відповідних державних органів та особи, яка визнана винною у вчиненні злочину). Ці права та обов’язки мають бути реалізовані під час реалізації кримінальної відповідальності, з моменту набрання чинності вироку суду і до відбуття призначеного судом покарання (з урахуванням змін, яких зазнає кримінальна відповідальність під час її реалізації). Під час реалізації кримінальної відповідальності, вона може набувати змісту як кримінально-правових, так і кримінально-процесуальних (під час змін в обсязі кримінальної відповідальності), так і кримінально-виконавчих (змістом яких є права та обов’язки засудженої особи та працівників установ та органів по виконанню покарань) відносин. Проте всі відносини спрямовані до головної мети: ефективної реалізації визначеного обсягу кримінальної репресії, яка і є змістом та сутністю кримінальної відповідальності.

Питання співвідношення між кримінальною відповідальністю і кримінально-правовими відносинами передбачає їх порівняння за обсягом і змістом, моментом виникнення, колом осіб, які охоплюються цими поняттями. Кримінальна відповідальність як примусове несення засудженим негативних наслідків злочинної поведінки (у формі засудження, призначення покарання або без такого, умовного чи реального його виконання) передбачає, що відносини між державою і злочинцем із приводу реалізації кримінальної відповідальності

¹ В.О. Меркулова Кримінальна відповідальність: окремі теоретичні та соціально-правові аспекти: Монографія. – Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2007. – С. 82.

наступають з моменту засудження особи, винесення обвинувального вироку, у якому суд від імені держави дає негативну оцінку злочину, визнає особу винною у його вчиненні.

Кримінально-правові відносини – ширше поняття, оскільки охоплюють увесь комплекс відносин між державою і особою, яка вчинила суспільно небезпечне діяння: з моменту його вчинення, під час досудового розслідування, притягнення особи як підозрюваного, обвинуваченого, підсудного, судового розгляду справи, засудження винної особи, призначення покарання та його виконання, до погашення (зняття) судимості.

За колом осіб кримінально-правові відносини стосуються будь-якої особи як такої, що вчинила суспільно небезпечне діяння в стані неосудності, була звільнена від кримінальної відповідальності на стадії судового розгляду за нереабілітуючими підставами, і, нарешті, особи, щодо якої кримінальна відповідальність була реалізована у повному обсязі. При цьому кримінально-правові відносини знаходять свою реалізацію не тільки в кримінально-правових, але і кримінально-процесуальних, кримінально-виконавчих відносинах.

Таким чином, кримінальна відповідальність – це форма реалізації кримінально-правових відносин на певному етапі їхнього розвитку, як правовий наслідок вчиненого злочину. Відносини кримінальної відповідальності між державою й особою, визнаною винною за вироком суду як “частина (елемент)” більш об’ємних за змістом кримінально-правових відносин, також можуть бути реалізовані в кримінально-процесуальних і кримінально-виконавчих правовідносинах¹.

При цьому необхідно розрізняти кримінальну відповідальність як таку, що відтворює певні несприятливі зміни в правовому статусі засудженого: віднесення до розряду злочинців, особливий психологічний стан протягом здійснення кримінального правосуддя, певні обмеження, позбавлення особистих та майнових прав і свобод. За змістом закону кримінальна відповідальність це явище, що стосується виключно злочинця. Відносини ж кримінальної відповідальності припускають реалізацію прав і свобод не тільки винної особи, але й органів правосуддя відповідно до принципів законності, справедливості,

коли мова йде про конкретні види покарання, обумовлені ст.ст. 53-64 КК, в яких визначається їхній зміст, порядок й умови виконання¹. Більш того, мета покарання, визначена ч. 2 ст. 50 КК (кара, виправлення, запобігання вчиненню нових злочинів як засудженими, так і іншими особами), сприймається як така, що має відношення не лише до покарань як таких. Законодавець передбачає й інші заходи кримінально-правового впливу, застосування яких переслідує ту ж мету. Є підстави розуміти, що в тих випадках, коли в статтях КК йдеться лише про покарання і не згадується про кримінальну відповідальність (ст. 1, ч. 2 ст. 2, ч. 2 ст. 7, ч. 2 ст. 50, ст.ст. 65-67 КК), відтворюється позиція науковців, які виокремлюють поняття кримінальної відповідальності як такої, що виникає на більш ранніх стадіях правосуддя, ніж стадія винесення вироку та набуття вироком чинності, що розглядається як реалізація кримінальної відповідальності, яка відповідно визначеним санкціям в Особливій частині КК, переважно відтворюється у покаранні.

Слушним є пояснення доцільності розуміти поняття покарання в більш широкому розумінні тим, що Кримінальний кодекс визначається як законодавство не про покарання, а як законодавство про кримінальну відповідальність (Розділ II “Закон про кримінальну відповідальність”).

Покарання в даному (широкому) значенні відбиває певною мірою його сприйняття суспільною свідомістю. Для громадянського суспільства, що жадає відновлення справедливості, порушеної злочинним поведінням, покарання – це й засудження винного у формі негативної оцінки державою в обвинувальному вироку суспільно небезпечного діяння й особи, яка його вчинила, і конкретний примусовий захід, що тягне певні негативні наслідки для неї (незалежно від форм відповідальності).

Справедливе твердження, що кримінальна відповідальність – результат застосування не тільки санкції, але і диспозиції, тобто норми в цілому, що дозволяє говорити про можливість застосування диспозиції без санкції, про те, що санкція (у широкому розумінні) необхідно припускає відповідальність, факультативно – покарання, оскільки в ній знаходить відображення природа зафіксованого в диспозиції злочину². Історично підхід щодо суті покарання формувався як до

¹ Коробов П.В. К вопросу о понятии уголовной ответственности // Реализация уголовной ответственности: уголовно-правовые и процессуальные проблемы. - Куйбышев, 1987. - С. 89; Санталов А.И. Теоретические вопросы уголовной ответственности. - Л.: Изд-во ЛГУ, 1982. - С. 62; Ретюнских И.С. Уголовная ответственность и ее реализация по советскому законодательству // Уголовная ответственность: проблемы содержания, установления, реализации. - Воронеж, 1989. - С. 113.

¹ В.О. Меркулова Кримінальна відповідальність: окремі теоретичні та соціально-правові аспекти: Монографія. – Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2007. – С. 80.

² Прохоров В.С. Преступление и ответственность. - Л.: Изд-во ЛГУ, 1984. - С. 128.

чинним кримінальним законодавством (ст. 50) покарання є заходом примусу, що застосовується від імені держави за вироком суду до особи, визнаної винною у вчиненні злочину, і полягає в передбаченому законом обмеженні прав і свобод засудженого, має на меті не лише кару, а й виправлення засуджених, а також запобігання вчиненню нових злочинів як засудженими, так і іншими особами.

Щодо кримінальної відповідальності, її характерні ознаки та особливості (порівняно із покаранням) маємо визначати на підставі історичного, системно-правового, граматичного та логічного аналізу положень законодавства. Доцільним є наголошення на її наступних ознаках. Кримінальна відповідальність це, передусім, самостійний вид найсуворішої юридичної відповідальності, яка настає у разі доведення вини особи у вчиненні нею злочину. Полягає у примусовому кримінально-правовому (кримінально-процесуальному, кримінально-виконавчому) реагуванні держави на цю особу уповноважених державних органів. Передбачає застосування різних за обсягом правообмежень заходів кримінально-правового впливу. Серед яких призначення покарання та його реальне виконання є найсуворішою формою кримінальної відповідальності.

Отже кримінальна відповідальність становить складний кримінально-правовий інститут, що не може бути зведений до інституту покарання. Вона завжди передує покаранню, у ряді випадків настає без застосування покарання, його реального виконання. У той же час призначення і виконання кримінального покарання, як найбільш суворої форми державного примусу, однієї з крайніх форм кримінальної відповідальності, можливі лише в порядку її реалізації. Поняття кримінальної відповідальності ширше поняття покарання, і за змістом у своєму повному обсязі припускає засудження винного, призначення йому покарання із подальшим його виконанням.

Таким чином ми підтримуємо висновок В.О. Меркулової про те що ні перше припущення щодо граматичного тлумачення зазначених вище кримінально-правових норм (розуміння покарання як такого примусового заходу, що не поглинається кримінальною відповідальністю), ні друге (ототожнення кримінальної відповідальності і покарання) не є правильними. Представляється, що в даному випадку має місце недосконалість законодавчого формулювання кримінально-правової норми.

Зрозумілими є те, що законодавець, оперуючи поняттям “покарання” надає йому більш широкий зміст, ніж той, що вкладається в нього

вості і гуманізму.

Проблема співвідношення кримінальної відповідальності і кримінально-правових відносин взаємопов’язана з питанням щодо моменту їх виникнення. Момент виникнення кримінальної відповідальності вчені пов’язують з різними фактами й обставинами: моментом вчинення злочину¹; притягнення особи у якості обвинуваченої²; винесення обвинувального вироку³; набуття обвинувального вироку чинності⁴.

Момент вчинення злочину – підстава для виникнення кримінально-правових відносин між державою та особою, яка вчинила суспільно-небезпечне діяння. Притягнення до кримінальної відповідальності – лише кримінально-процесуальна стадія реалізації кримінально-правових відносин у зв’язку з підготовкою матеріалів для реалізації кримінальної відповідальності як такої. Законом визначений правовий статус особи, яка вчинила суспільно небезпечне діяння, як підозрюваної, обвинуваченої, підсудної (у залежності від стадії здійснення кримінального судочинства). Винною особа може бути визнана тільки за вироком суду, тобто тільки з цього моменту вона підлягає кримінальній відповідальності і покаранню. Відповідно до ч. 2 ст. 2 КК особа вважається невинуватою у вчиненні злочину і не може бути піддана кримінальному покаранню, доки її вину не буде доведено в законному порядку і встановлено обвинувальним вироком суду. Відповідно до ч. 1 ст. 2 КК “підставою кримінальної відповідальності є вчинення особою суспільно небезпечного діяння, яке містить склад злочину, передбаченого Кодексом”. Отже підстави з’являться лише за умови доведення всіх ознак складу злочину в діянні особи, що здійснюється лише судом під час постановлення обвинувального ви-

¹ Пионтковский А.А. Основные аспекты теории наказания // Советское государство и право. – 1969. – №7. – С.34; Курляндский В.И. Уголовная ответственность и меры общественного воздействия. – М., 1969. – С. 32; Багрий-Шахматов Л.В. Уголовная ответственность и наказание. – Минск, 1976. – С. 86; Коробов П.В. Вказана робота. – С. 4-5; Козаченко И.Я. Вказана робота. – С. 19

² Карпец И.И. Индивидуализация наказания. – М., 1961.- С. 28; Брайнин Я.М. Уголовная ответственность и ее основание в советском уголовном праве. – М.: Юрид. лит., 1963. – С. 23; Лейкина Н.С. Личность преступника и уголовная ответственность. – Л.: Изд-во ЛГУ, 1968. – С. 35-36; Стручков Н.А. Вказана робота. – С. 48.

³ Санталов А.И. Вказана робота. – С.16; Корпачев Н.М., Таргабаев А.Н. Вказана робота. – С. 79.

⁴ Баулін Ю.В. Звільнення від кримінальної відповідальності. – К.: Атіка, 2004. – С. 35; Наден О.В. Спеціальні види звільнення особи від кримінальної відповідальності за злочини у сфері обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів або прекурсорів. – Х.: Право, 2003. – С. 28.

року. При визначенні початкового моменту виникнення негативної кримінальної відповідальності треба керуватися рішенням Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням Міністерства внутрішніх справ України щодо офіційного тлумачення положень частини третьої статті 80 Конституції України (справа про депутатську недоторканість) від 27 жовтня 1999 р. № 9 рп/99, де йдеться – кримінальна відповідальність настає з моменту набрання чинності обвинувальним вироком суду. У зв'язку із офіційним тлумаченням початку настання кримінальної відповідальності, набувають нового змісту висловлені в літературних джерелах інші погляди на зміст та сутність кримінальної відповідальності.

тяжують відповідальність”. Отже чинний КК зробив крок назад порівняно із попереднім кримінальним законодавством.

Наступні кримінально-правові інститути, які ми маємо розглянути, передбачені Розділом XII “Звільнення від покарання та його відбування”. Практично це розділ, який містить у собі кримінально-правові інститути, що застосовуються на різних стадіях здійснення правосуддя: під час ухвалення вироку; під час виконання вироку. Оскільки кримінально-правові інститути, які визначені у ст.ст. 75-78, 79 КК є предметом розгляду наступного розділу, – зупинимося лише на деяких положеннях. Частина норм розглядуваного розділу визначає ті форми кримінальної відповідальності, які не пов'язані із реалізацією покарання. Особа, за наявності визначених законом підстав (формальних та матеріальних, стан здоров'я) звільняється від покарання, (ч. 4, 5 ст. 74); від відбування покарання, коли покарання призначається, але особа звільняється від реального його виконання (ст.ст. 75, 79, 80, 84, 85). Серед останніх підвидом є звільнення від відбування покарання із випробуванням, коли особа звільняється реально від покарання лише за умови дотримання певних обов'язків, не вчинення нового злочину у термін випробування (ст.ст. 75, 79). Частина норм визначає види та умови звільнення особи від подальшого відбування покарання. Цей вид звільнення застосовується на стадії реалізації найсуворішої форми кримінальної відповідальності, коли покарання призначається і реально виконується (ст.ст. 81, 82, 83 КК).

Взагалі в розділі XII “Звільнення від покарання та його відбування” не згадується про кримінальну відповідальність як таку, тим більш про її форми. Якщо поняття та система покарання у законодавстві про кримінальну відповідальність визначено досить чітко, то навпаки поняття кримінальної відповідальності, яке використовується практично у кожному розділі, є назвою чотирьох розділів, – не існує. Не визначеною є і система форм кримінальної відповідальності. Як би окремі види звільнення від покарання до того ж визначалися у законі як певні форми кримінальної відповідальності, можливо і відношення до них як певного обсягу кримінального примусу (кари) з боку суспільства було б інакшим.

Як зазначає В.О. Меркулова на підставі здійсненого дослідження маємо дійти висновку, що кримінальна відповідальність і покарання за чинним законодавством два взаємозалежні, але досить самостійні поняття, різні за змістом.

На жаль законодавцем надається лише визначення покарання. За

лює, що кара має прояв не лише в покаранні, але й притаманна й іншим формам реалізації кримінальної відповідальності¹.

Вважаємо позицію автора суперечливою. Як і те, що ми не отримали все ж таки відповіді на питання: “Чи мають бути цілі кримінальної відповідальності та покарання окремими? А якщо так, то в чому має полягати ця різниця?” Автор стверджує, що у кримінальному праві необхідно вирізняти не лише цілі кримінального покарання, а й цілі кримінальної відповідальності, які мають співвідноситися як окреме та загальне. Проте далі йдеться, що загальне, спеціальне запобігання вчиненню злочинів і виправлення засуджених є не лише цілями покарання, а й цілями кримінальної відповідальності². Тож вони мають бути однаковими?

Дійсно, якщо кримінальна відповідальність є більш широким соціально-правовим явищем (інститутом), тож і цілі за змістом мають бути дещо більш загальними, які мають стосуватися усіх форм кримінальної відповідальності. Проте важливим є те, що з застосуванням різних форм кримінальної відповідальності дещо змінюються акценти щодо першочерговості та актуальності, визначених законом цілей у кожному конкретному випадку. І якщо дотримуватися позиції доцільності визначення самостійних цілей кримінальної відповідальності та покарання, необхідно також визначитися із найбільш актуальними цілями у кожному конкретному випадку окремо.

Тепер стосується загальних засад відправлення кримінального правосуддя, які мають бути враховані під час визначення обсягу кримінальної репресії, а отже форм кримінальної відповідальності, видів та термінів покарання. Тим більш це відноситься до обставин, які пом'якшують або обтяжують відповідальність особи, яка вчинила злочин. Саме пом'якшуючі обставини є підставою для застосування більш м'яких форм кримінальної відповідальності, прийняття рішення про звільнення винної особи від реального відбування покарання. До речі, КК 1960 року у цьому є більш прогресивнішим, оскільки тільки загальні начала стосувалися покарання (ст. 39). Проте ст.ст. 40 та 41 КК 1960 року були визначені законодавцем наступним чином: “Обставини, що пом'якшують відповідальність”, “Обставини, що об-

¹ Книженко О.О. Звільнення від відбування покарання з випробуванням за кримінальним правом України. – Дис... канд. юрид. наук. – Харків, НУВС, 2003. – С. 64, 65, 69, 81, 82.

² Книженко О.О. Звільнення від відбування покарання з випробуванням за кримінальним правом України. – Дис... канд. юрид. наук. – Харків, НУВС, 2003. – С. 81.

3. ОБ'ЄКТ І ПРЕДМЕТ ПОШКОДЖЕННЯ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ І ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Кожен злочин завжди посягає на певний об'єкт, спричиняє йому шкоду або створює загрозу заподіяння такої шкоди. Як один із чотирьох елементів складу злочину, об'єкт злочину дає можливість визначити суспільно-політичну сутність злочину, з'ясувати його суспільно небезпечні наслідки. Чим більш важливим є об'єкт, тим більш небезпечним є злочин, а отже, більш пріоритетною повинна бути кримінально-правова охорона цього об'єкта.

Вчення про об'єкт злочину є одним із ключових у кримінальному праві й містить ряд складних, дискусійних і цікавих питань. При цьому нагальним було та залишається визначення поняття об'єкта злочину. Протягом тривалого часу відомі вітчизняні й іноземні вчені підходили до вирішення цієї проблеми з різних позицій. Перші дослідники об'єктом злочину визнавали суб'єктивні права особи (А. Feuerbach), норми права в їх реальному бутті (М. С. Таганцев), цінності, як умови здорового існування суспільства (Binding), охоронювані нормами права життєві інтереси (F.Liszt), правові блага (H. Welzel) тощо¹.

У подальших наукових працях під об'єктами злочинів розуміли подібні явища, зокрема, конкретні відносини, речі та стани осіб чи речей (С. В. Познишев)², матеріальні та нематеріальні цінності (А. Н. Трайнін)³, суспільні інтереси (Б. С. Нікіфоров)⁴, охоронювані кримінальним правом блага (С. Б. Гавриш)⁵, порядок суспільних відносин в певній сфері (О.М. Костенко, А.В. Ландіна)⁶.

Проте найпоширенішим і найпоширенішим є визнання об'єкта злочину в якості суспільних відносин⁷. Визнання суспільних відно-

¹ Коржанський М. Й. Нариси уголовного права. - К., 1999. - С. 156.

² Познышев С. В. Учебник уголовного права. Очерк основных начал Общей и Особенной части науки уголовного права. Общая часть. - М., 1923. - С. 53.

³ Трайнин А. Н. Общее учение о составе преступления. - М., 1957. - С. 123.

⁴ Никифоров Б. С. Объект преступления по советскому уголовному праву - М., 1960. - С. 4.

⁵ Гавриш С. Б. Уголовно-правовая охрана природной среды Украины / Проблемы теории и развития законодательства. - Х., 1994. - С. 65.

⁶ Костенко О.М., Ландіна А.В. (Виговська) Об'єкт злочину, дискусію варто продовжити. – Прово України. - № 4. – 2008. – С. 101-106.

⁷ Пионтковский А. А. Уголовное право РСФСР. Часть Общая. - М., 1924. - С. 129-130; Брайнин Я. М. Уголовная ответственность и ее основания в советском уголовном праве. - М., 1963. - С. 167; Кудрявцев В. Н. Общая теория квалификации преступлений. - М., 1972. - С. 151; Тащій В. Я. Объект и предмет преступлений в советском уголовном пра-

син об'єктом злочину впливає із загального вчення про суспільну сутність і призначення кримінального права, яке покликане охороняти найцінніші соціальні здобутки - особу (як сукупність суспільних властивостей і ознак людини та громадянина), її життя, здоров'я, волю, недоторканність, власність та інші законні права й свободи. Об'єктом кримінально-правової охорони є також і громадський порядок, громадська безпека, довкілля, конституційний устрій України тощо. У ст. 1 КК наводиться перелік найбільш важливих, найголовніших об'єктів, що перебувають під кримінально-правовою охороною. Проте повний і вичерпний перелік таких об'єктів міститься в Особливій частині Кримінального кодексу, де встановлюється і кримінальна відповідальність за конкретні посягання на них.

Завдяки об'єкту як суспільним відносинам визначається небезпека протиправної поведінки особи, відокремлюється її соціальний зміст - суспільна небезпека. Ст. 11 КК закріплює, що злочином є передбачене цим Кодексом суспільно небезпечне винне діяння (дія або бездіяльність), вчинене суб'єктом злочину. Звідси, злочинним слід вважати все те, що посягає на суспільні відносини, які охороняються законом про кримінальну відповідальність. Якщо об'єктом кожного злочину є певні суспільні відносини, то неможливо водночас визнавати об'єктом окремих злочинів щось інше (майно, речі, предмети, норми права тощо). В іншому разі це може призвести до неправильної соціальної оцінки та юридичної кваліфікації злочину.

Останнім часом у вітчизняній кримінально-правовій науці поставлено під сумнів визнання об'єктом злочину суспільних відносин і пропонувано замість цього інше - соціальні цінності¹. Такий аксіологічний підхід до об'єкта впливає насамперед із положень Конституції України (ст. 3), в якій найвищою соціальною цінністю визнаються людина, її життя й здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека. На цій підставі поняття «соціальні цінності» пропонується автоматично та беззаперечно перенести на ґрунт кримінального права. При цьому не зовсім враховуються історичні традиції, специфіка кримінально-правової галузі та її окремих інститутів.

Наприклад, в Особливій частині КК більш пріоритетною визна-

ве.— Х., 1986.- С. 75-76; Бажанов М. И. Уголовное право Украины. Общая часть.- Днепропетровск, 1992.- С. 30; Коржанський М. Й. Уголовне право України. Частина загальна: Курс лекцій.- К., 1996.- С. 103

¹ Кримінальне право України. Загальна частина: Підручник для студентів юрид. вузів і фак. ІГ. В. Андрусів, П. П. Андрушко, В. В. Бенківський та ін.; За ред. П. С. Матишевського та ін.- К., 1997.- С. 123, 127.

сутність інституту кримінальної відповідальності, визначення ефективних заходів її реалізації (а не лише покарання), пояснює чому саме покарання розглядають як основну і майже єдину форму реалізації кримінальної відповідальності.

Так, В.О. Меркулова звертає увагу на той факт, що вчені, досліджуючи окремі аспекти реалізації кримінальної відповідальності, взагалі, проблеми звільнення від відбування покарання з випробуванням за кримінальним правом України, зокрема, у співставленні за змістом окремих кримінально-правових норм, мають всі підстави вважати, що ототожнення цілей кримінальної відповідальності і покарання впливають із змісту закону про кримінальну відповідальність. У статтях 3-8 Кримінальний кодекс України визначається не як законодавство про покарання, а як законодавство про кримінальну відповідальність. Останнє дозволяє тлумачити зміст більшості статей законодавства про кримінальну відповідальність в більш широкому значенні. Наскільки це є доцільним, якщо виходити із позиції необхідності формування та чіткого визначення системи форм кримінальної відповідальності, серед яких реальне покарання є лише однією із її найсуворіших форм? Вирішення й дослідження цілей кримінальної відповідальності як такої сприятиме глибшому дослідженню питань кримінальної відповідальності, різних форм її реалізації (не обов'язково пов'язаної із реальним виконанням покарання)¹. У цьому зв'язку маємо визнати більш обґрунтованою редакцію відповідної статті Кримінального кодексу Білорусії, в який визначаються саме цілі кримінальної відповідальності, а не цілі кримінального покарання.

Так О.О. Книженко справедливо вважає, оскільки кримінальна відповідальність і покарання співвідносяться між собою як загальне й окреме, ототожнення їх цілей є неприпустимим. Цікавою є позиція автора щодо наряду реформування цілей кримінальної відповідальності. З одного боку, автор підтримує позицію науковців, які визначення кари цілком покарання вважають не доцільним, оскільки це суперечить завданням держави при здійсненні кримінальної політики, положенням чинного КК, може призвести до вкрай негативних наслідків. З другого ж боку, дотримується позиції, що необхідно розрізняти співвідношення цілей не покарання, а форм реалізації кримінальної відповідальності, оскільки саме в різних формах кримінальної відповідальності виявляється по-різному кара. І як висновок підкрес-

¹ В.О. Меркулова Кримінальна відповідальність: окремі теоретичні та соціально-правові аспекти: Монографія. – Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2007. – С. 76-79.

каранню може лише обвинувачена особа. Проте ця особа може заперечувати факт вчинення злочину, не визнавати своєї провини взагалі. У цих випадках закон передбачає необхідність подальшого кримінального провадження в справі звичайним порядком. Якщо суд визнає особу винною, він ухвалює обвинувальний вирок із звільненням особи від покарання. Суд визнав особу винною, але від покарання звільнив, отже відносно даної особи кримінальна відповідальність реалізувалася лише у факті його осуду, засудження, віднесення до розряду злочинців.

Проте є певний ценз і у пропозиції М.Й. Коржанського, який пропонує всі норми, де йдеться про звільнення від кримінальної відповідальності, викласти у редакції: “Не підлягає кримінальній відповідальності особа, яка...”. Тож маємо розуміти, що за певних обставин, чітко визначених в законодавстві про кримінальну відповідальність, особа не підлягає кримінальній відповідальності, подібно визначення умов за яких особа, яка спричинила шкоду перебуваючи у стані необхідної оборони, крайньої необхідності, тощо, – не підлягає кримінальній відповідальності.

Особливої уваги потребує розгляд окремих статей Розділу Х “Покарання та його види” та Розділу XI “Призначення покарання”, зокрема ст.ст. 50, 65, 66, 67 КК, які визначають мету покарання, загальні засади призначення покарання, обставини, які пом’якшують чи обтяжують покарання.

Чому мета, визначена ч. 2 ст. 50 КК, обумовлює основні завдання кримінального правосуддя, має стосуватися лише покарання? Кара, виправлення, запобігання злочину є метою застосування будь-якої форми кримінальної відповідальності і такої, що не пов’язана із призначенням або реальним виконанням покарання.

В даному випадку доцільним є звернення до позицій науковців з приводу того, чи правильним є визначення у кримінально-правовій нормі лише цілей покарання. Однією з позицій є та, відповідно до якої не слід ототожнювати цілі покарання та кримінальної відповідальності без зміни їхньої сутності, що з визнанням повної самостійності кримінальної відповідальності та покарання набуває актуальності питання щодо власних цілей цих інститутів. Спільність цих цілей полягає в тому, що вони стосуються особи, яка вчинила злочин¹. Ця проблема є більш глибокою, відтворює необхідність проникнення в

ється охорона такого об’єкта, як національна безпека (розділ І «Злочини проти основ національної безпеки України»), а людське життя та здоров’я посідають лише друге місце (розділ ІІ «Злочини проти життя та здоров’я особи»). Крім того, замість конституційних термінів «людина» і «громадянин» у більшості розділів вживається узагальнюючий термін «особа» (розділи ІІ, ІІІ, ІV Особливої частини КК). «Звичайно що злочин посягає на суспільні цінності,- зазначав професор М. Й. Коржанський,- але яке практичне значення такого визначення об’єкта злочину, як його використати для визначення суспільної сутності злочину, його ознак, для кваліфікації злочину, для відмежування одного злочину від іншого. Ніякого практичного значення воно не має і мати не може. Це є загальна оцінка об’єктів кримінально-правової охорони, яку давали йому К. К. Binding і Н. Welzel»¹.

Отже, **об’єктом злочину** є суспільні відносини між людьми, що існують у суспільстві та охороняються нормами законодавства про кримінальну відповідальність. Зрозуміло, що при цьому йдеться тільки про найважливіші, найбільш значущі для інтересів суспільства і держави відносини, яким злочинні посягання завдають або можуть завдати значної шкоди. Відносини, які не підпадають під сферу правового регулювання (звичаєві, моральні, партійні тощо), а також правом заборонені (наприклад, відносини, що виникли внаслідок згоди між правопорушниками про вчинення злочину), не можуть бути об’єктом злочину. Суспільні відносини завжди мають об’єктивний характер, існують поза і незалежно від людської свідомості, а отже, і незалежно від самого закону про кримінальну відповідальність, і є первинними щодо нього. Більше того, суспільні відносини є первинними щодо самого злочину. Оскільки злочин завжди посягає на об’єктивно існуючий об’єкт, певну реальність, то він не може завдати шкоду тому, чого немає в об’єктивній дійсності.

У вітчизняній теорії кримінального права прийнято виділяти такі структурні елементи суспільних відносин: а) суб’єкти (носії) відносин; б) предмет, з приводу якого існують відносини; в) соціальний зв’язок (суспільно значуща діяльність) як зміст відносин.

Суб’єктами суспільних відносин (учасниками відносин) можуть виступати держава (наприклад, в особі правоохоронних органів), різноманітні об’єднання громадян, юридичні та фізичні особи. Без суб’єктних відносин у суспільстві бути не може. Якщо немає учасни-

¹ Тарбагаев А.Н. Понятие и цели уголовной ответственности. – Красноярск: Изд-во Красноярского ун-та, 1986. – С. 98.

¹ Коржанський М. Й. Нариси уголовного права. - К., 1999. - С. 160.

ків відносин, то не існує й самих відносин, які завжди являють собою певні соціальні зв'язки, стосунки між їх учасниками. Чітке встановлення кола учасників суспільних відносин, тобто їх суб'єктивного складу, а також їх соціальних функцій у самих відносинах, дозволяє визначити та відокремити ті суспільні відносини, які виступають об'єктом того чи іншого злочину.

Предметом суспільних відносин є все те, з приводу чого або у зв'язку з чим існують ці відносини. До предметів відносин належать майно, речі, матеріальні та духовні цінності, а також сама людина. Наприклад, в об'єкті такого злочину, як підміна чужої дитини (ст. 148 КК), остання є лише предметом відносин, що охороняються законом, а їх суб'єктами виступають батьки цієї дитини. Залежно від особливостей предмета всі суспільні відносини прийнято поділяти на дві основні групи - матеріальні (предметом яких є майно, тварини, рослини тощо) та нематеріальні (державна влада, духовні блага тощо).

Соціальний зв'язок як зміст суспільних відносин - це певна взаємодія, певний взаємозв'язок суб'єктів цих відносин. Важливо зазначити, що соціальний зв'язок завжди виникає та існує з приводу конкретного предмета суспільних відносин, а тому йому властивий предметний характер. Так само, як і суспільні відносини, соціальний зв'язок має об'єктивний прояв, тобто існує у реальній дійсності. Ззовні соціальний зв'язок виявляється насамперед у різних формах людської діяльності (нормальне функціонування органів державної влади; раціональне використання природних ресурсів; забезпечення безпечних умов праці на виробництві тощо), а також в особливостях правового або соціального статусу громадян, у соціальних інститутах тощо. Ось чому для з'ясування сутності соціального зв'язку потрібно спочатку встановити зміст діяльності (поведінки) суб'єктів відносин.

З урахуванням викладеного зазначимо, що всі елементи суспільних відносин перебувають у нерозривному зв'язку між собою. При заподіянні шкоди хоча б одному з елементів суспільних відносин руйнуються, спотворюються всі інші. Механізм спричинення шкоди суспільним відносинам полягає в тому, що злочин, посягаючи хоча б на один із його елементів, руйнує їх у цілому.

Таким чином, **об'єкт злочину** - це охоронювані законом про кримінальну відповідальність суспільні відносини, на які посягає злочин, завдаючи їм певної шкоди або створюючи загрозу завдання такої шкоди.

розв'язання цього конфлікту, але частіше обмежується лише притягненням до кримінальної відповідальності, забуваючи інші, які інколи можуть бути більш ефективними, ніж традиційні. Ідеться про інститут компромісу (угоди на підставі взаємовигідних поступок), який є необхідністю у кримінально-правовій політиці держави¹. Г.О. Усатий вважає, що застосовуючи до особи, яка порушила кримінальний закон, компромісні норми і тим самим звільняючи її від кримінальної відповідальності, правоохоронні органи першочергово акцентують увагу на потерпілому та дотриманні їх прав, і лише потім розглядається варіант поведінки, яка корисна для держави та її інтересів. У цьому гуманістична спрямованість компромісних норм².

На наш погляд, маємо розв'язувати це питання з двох позицій. По-перше, виходити з того, що інститут звільнення від кримінальної відповідальності є компромісом між державою та особою, яка вчинила злочин, який можливий за певних обставин, чітко визначених законом. Звільнення від кримінальної відповідальності за різних нереабілітуючих обставин, визначених ст.ст. 45-49 КК (у зв'язку із дійовим каяттям, у зв'язку з примиренням винного з потерпілим, у зв'язку з передачею особи на поруки, внаслідок зміни обстановки, у зв'язку із закінченням строків давності) передбачає припинення кримінально-правових відносин у зв'язку з недоцільністю реалізації кримінальної відповідальності і призначення покарання. Попередня кваліфікація суспільно небезпечного діяння як злочину, передбаченого певною кримінально-правовою нормою, вивчення всіх обставин справи, даних щодо особи злочинця, не тільки тих, що визначені як обов'язкові і факультативні ознаки складу злочину, але і тих, що виходять за його межі, дозволяють правоохоронним органам, суду дійти такого висновку. Ними констатується істотне зменшення суспільної небезпеки як такої діяння чи обвинуваченої особи. Тож звільнення від кримінальної відповідальності у даному випадку – це свого роду кримінально-правовий компроміс між державою у особі спеціальних органів і особою, яка вчинила злочин. Хоча б тому, що вина особи офіційно не доведена. Держава застосовує своє право звільнити особу, яка дійсно вчинила небезпечне діяння. У даному випадку весь період попереднього розслідування до судового розгляду не може розглядатися як реалізація кримінальної відповідальності, тому що підлягати їй і по-

¹ В.О. Меркулова Кримінальна відповідальність: окремі теоретичні та соціально-правові аспекти: Монографія. – Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2007. – С. 66-75.

² Усатий Г.О. Кримінально-правовий компроміс. – К.: Атіка, 2001. – С. 22-26, 88.

нально-правового конфлікту, у разі вчинення особою злочину невеликої тяжкості, є однією із основних тенденцій розвитку кримінально-правової та процесуальної наук. Надзавданням є відмова від застосування не лише покарання, а при можливості і усього комплексу кримінально-процесуальних механізмів. Тож Л.В. Головка досліджував питання, чи існують у законодавстві Росії такі інститути, які можуть розглядатися як прояв цієї тенденції відмови від кримінального переслідування, кримінальної відповідальності та покарання як незворотних наслідків вчинення будь-якого суспільно небезпечного діяння? Такою альтернативою кримінальному переслідуванню автор вважає інститут звільнення від кримінальної відповідальності, який має не лише матеріально-правовий характер, але до того ж має процесуальну природу. Саме він відтворює відповідні форми реакції на злочин: відмова від класичного кримінального переслідування (у процесуальному розумінні) та покарання (в матеріальному розумінні), поєднання із виконанням відповідною особою визначених законодавством умов, які є підставою для звільнення. Сутність цього інституту полягає у наступному: він завжди передує визнанню особи винною у вчиненні злочину; є альтернативою кримінальному переслідуванню взагалі, оскільки до повного завершення відповідної кримінально-процесуальної діяльності та визнання особи винною, застосування не лише покарання, але й кримінальної відповідальності у будь-яких формах є неможливою. Визначення законодавцем інститутів звільнення від кримінальної відповідальності є для Л.В. Головки альтернативою механізму вирішення кримінально-правових конфліктів (суперечок) у його класичному вигляді. Це є альтернативна форма реакції на злочин в рамках законодавчої кримінальної політики держави¹.

За дослідженням В.О. Меркулової окремі науковці розглядають види звільнення від кримінальної відповідальності як кримінально-правовий компроміс між державою в особі компетентних органів та особою, яка вчинила злочин. Зокрема стверджується, що компроміс можливий лише за наявності конфліктних стосунків між сторонами. Він є своєрідним нейтральним засобом розв'язання зіткнень, які вже виникли, якщо у наступному є небажаним їх наступний розвиток. Злочинець протиставляє свою поведінку вимогам норм кримінального права. Держава має величезний арсенал прийомів і засобів

¹ Головка Л.В. Альтернативы уголовному преследованию в современном праве. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2002. – С. 11-12, 183, 285.

Правильне встановлення об'єкта злочину має важливе теоретичне та практичне значення. Саме об'єкт суттєво сприяє визначенню поняття злочину, значною мірою впливає на зміст об'єктивних і суб'єктивних ознак злочинів, є провідним критерієм для класифікації злочинів, а також для побудови системи Особливої частини КК. Завдяки об'єктові з'ясовується характер і ступінь суспільної небезпеки злочину, вирішується питання про правильну кваліфікацію діяння, а також про його відмежування від суміжних суспільно небезпечних посягань. Усе це дозволяє дійти висновку, що вчення про об'єкт злочину є одним із ключових у кримінально-правовій науці.

3.1. Об'єкт пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів.

Як досліджено О.М. Котовенко і іншими авторами необхідним елементом будь-якого складу злочину, у тім числі руйнування й пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, є об'єкт злочину. Загальновідомо, що «без об'єкта немає складу злочину, чотиричленна структура складу злочину (об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єктивна сторона, суб'єкт) вимагає при кваліфікації діяння першочергового встановлення об'єкта посягання»¹.

У науці кримінального права під об'єктом злочину прийнято розуміти те, чому цим діянням завдано чи може бути завдано шкоди у результаті вчинення злочину². Законодавчий перелік об'єктів злочину подано у ч. 1 ст. 1 КК України³. Це права і свободи людини і громадянина, власність, громадський порядок і громадська безпека, довілля, конституційний устрій України. Цей узагальнений перелік конкретизовано в Особливій частині Кримінального кодексу і, перш за все, у назвах його розділів. Це пояснюється тим, що Особлива частина КК побудована, здебільшого, саме за родовим об'єктом злочину. У ній названо найважливіші суспільні відносини, що охороняються

¹ О.М. Котовенко Кримінальна відповідальність за пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродукт оводів: Монографія. – Харків: Консум, 2004. – С. 10.

² Курс уголовного права. Общая часть. Т.1. Учение о преступлении: Учебник для вузов. Под ред. Н.Ф. Кузнецовой и И.М. Тяжковой. М.: Зерцало, 1999. С.198.

³ Наумов А.В. Уголовное право. Общая часть: Курс лекций. М.: БЕК, 1997, С.146; Уголовное право Украины. Общая часть; Учебник / Под ред. М.И. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тация. Харьков: Право, 1998. С.74; Уголовное право. Общая часть: Учебник для вузов / Отв. редакторы Й.Я. Козаченко и З.А. Незнамов. М.: Издательская группа НОРМА — ИНФРА. М., 1998. С.106.

законом про кримінальну відповідальність і яким завдається чи може бути завдано суттєвої шкоди у результаті злочинних посягань (власність, життя, здоров'я, свобода і людська гідність, конституційні права громадян, основи національної безпеки, інтереси правосуддя, порядок несення військової служби та ін.)

Слід погодитися з Н.Ф. Кузнецовою та О.М. Котовенко, які зазначають, що «поняття об'єкта злочину тісно пов'язане із сутністю і поняттям злочинного діяння, його ознаками і, перш за все, основною матеріальною (соціальною) ознакою злочину – суспільною небезпечністю... Таким чином, без об'єкта посягання немає і злочину»¹. Об'єкт злочину зумовлює не лише виникнення кримінально-правової заборони, але й значною мірою її юридичну структуру, обсяг і межі кримінально-правової охорони, а також багато інших об'єктивних і суб'єктивних ознак складу злочину².

Важливе практичне значення мають ознаки і властивості об'єкта злочину для кваліфікації злочину. Оскільки один і той же об'єкт кримінально-правової охорони зазнає найрізноманітніших посягань і часто буває ознакою значної кількості різнорідних злочинів, оскільки визначення об'єкта злочинного посягання в конкретному діянні є важливим практичним завданням і передумовою правильного застосування норми³. «За об'єктом злочину, - зазначав Б.С. Утевський, - криється природа тієї чи іншої категорії злочинів, того чи іншого конкретного складу злочину»⁴.

Кожен злочин (у тім числі й схожі між собою за багатьма ознаками) відрізняється від інших однією чи кількома ознаками. Ці відмінності у найскладніших випадках уможливають розмежувати схожі (суміжні) злочини і застосувати ту кримінально-правову норму, яка для конкретного випадку є єдино правильною.

Погляд на об'єкт як на суспільні відносини є в науці кримінального права загальноновизнаним⁵. Так, ще у 1924 році А. А. Піонтковський

¹ Курс уголовного права. Общая часть. Т. 1. Учение о преступлении: Учебник для вузов. Под ред. Н.Ф. Кузнецовой и И.М. Тяжковой. – М.: Зерцало, 1999. - С. 198.

² Котовенко О.М. Кримінальна відповідальність за пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів: Монографія. — Харків: Консум, 2004. — С. 11.

³ Глистин В.К. Проблемы уголовно-правовой охраны общественных отношений. Л.: Изд-во ЛГУ, 1979. С.8-9.

⁴ Утевский Б.С. Общее учение о должностных преступлениях. М.: Юриздат, 1948. С.277.

⁵ Советское уголовное право. Общая часть. Т. 1. 1928. С.187-189; Трайнин А.Н. Состав преступления по советскому уголовному праву. М., 1951. С.175; Кудрявцев В.Н.

втрата суспільної небезпечності діяння або ж особи, яка його вчинила) головним є фактор невідворотності кримінальної відповідальності, надання оцінки поведінки особи та діяння, яке вона вчинила. Є всі підстави стверджувати, що не ступінь суворості кримінально-правових заходів впливають на рівень злочинності, рівень правової свідомості населення, а дотримання принципу невідворотності кримінальної відповідальності, яка може взагалі полягати лише у факті засудження без призначення покарання. По-третє, обмеження кримінальної відповідальності лише фактом засудження сприймається як достатній обсяг кримінальної репресії щодо певної категорії засуджених і іноземними державами, визначено як міжнародний стандарт (Токійські правила), знаходить відтворення в законодавстві про кримінальну відповідальність західних держав.

Певні міркування виникають і стосовно того положення, що застосування звільнення від кримінальної відповідальності є можливим лише стосовно особи, яка визнана винною, а отже тільки після того, що суд розглядає всі обставини справи, доводить вину особи, а отже здійснює усі судові процедури до останнього моменту, коли залишається лише прийняти та оголосити рішення суду. Це в тому випадку, коли рішення про звільнення від кримінальної відповідальності приймає суд першої інстанції. Якщо ж це рішення приймає суд другої інстанції – процес негативного осуду особи завершується повністю, з винесенням вироку і визначенням обсягу кримінальної відповідальності. Наскільки це є доцільним?

Практично більшість науковців визнає інститут звільнення від кримінальної відповідальності – компромісом між державою і засудженим, коли на перше місце виходять дещо інші цінності ніж реальне покарання особи. Це виявлення злочину, економія матеріальних і фізичних витрат з боку держави, відсутність клеймування особи як засудженого, як злочинця, а отже віднесення до відповідної категорії осіб, можливість досягти мети попередження нових злочинів без застосування заходів кримінально-правового примусу.

Криза традиційних концепцій покарання породжує необхідність нового підходу, нових ідей щодо реакції суспільства та держави на злочин, перед усім невеликої тяжкості. Мова йде про можливість вирішення кримінально-правового конфлікту поза сферою класичної кримінальної юстиції, відповідно поза таких юридичних наслідків злочину як кримінальне переслідування, кримінальна відповідальність та покарання. Пошук оптимального способу вирішення кримі-

процесуальними аспектами: суд першої інстанції може звільнити від кримінальної відповідальності до постановлення обвинувального вироку; суд другої інстанції – у період, коли вирок був постановлений, але ще не набрав законної сили. Враховуючи викладене, вчені доходять висновку, що КК під звільненням від кримінальної відповідальності розуміє звільнення лише від майбутньої, потенційної кримінальної відповідальності, коли держава відмовляється від застосування до особи, яка вчинила злочин, обмежень її певних прав та свобод, визначених КК. Уважається, що звільнення від реальної кримінальної відповідальності по суті є звільненням від призначення покарання або звільненням від відбування призначеного покарання, або від подальшого відбування покарання¹.

У зв'язку із зазначеним виникають питання. Як розуміти висловлювання: звільнення від реальної кримінальної відповідальності по суті є звільненням від призначення покарання або звільненням від відбування призначеного покарання? Невже так, що види звільнення від покарання є звільненням від реальної кримінальної відповідальності? Отже, якщо особу звільнено від покарання, вона не несе реальної кримінальної відповідальності. А як щодо значення самого факту засудження особи, визнання її винною, постановлення обвинувального вироку, які є неодмінною складовою кримінальної відповідальності? До того ж суд може постановити вирок, призначити покарання і повністю від нього звільнити. Це теж не є кримінальною відповідальністю?

Проте правильне розуміння, як на нашу думку, пов'язане із тим, яке значення ми надаємо засудженню як такому. Як розглядати ті випадки, коли за попереднім законодавством особу мали засудити, постановити вирок і на його підставі звільнити винну особу від покарання. Дотримуючись позиції, що головною сутністю кримінальної відповідальності є державний публічний осуд особи, маємо підкреслити, що сам факт засудження, негативної оцінки діяння та особи, яка його вчинила вже є достатнім для окремих категорій злочинців. Для них процес судового розгляду спричиняє під час більше страждань, ніж покарання, а отже може бути досить каральним засобом. По-друге, в певних випадках (вчинення злочинів невеликої тяжкості,

¹ Наден О.В. Спеціальні види звільнення особи від кримінальної відповідальності за злочини у сфері обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів або прекурсорів. – Х.: Право, 2003. – С. 26-37; Баулін Ю.В. Звільнення від кримінальної відповідальності. – К.: Атіка, 2004. – С.50-58, 60.

писав, що “суспільні відносини соціалістичного суспільства є загальним об'єктом, на який в остаточному підсумку посягає будь-який злочин, передбачений законом про кримінальну відповідальність”¹. І з того часу ця точка зору, у принципі, не підлягала сумніву і набула подальшого розвитку в працях багатьох криміналістів, і навіть найсучасніші підручники дотримуються цієї концепції².

Однак останнім часом спостерігається деякий відхід від такого однозначного трактування об'єкта злочину³. Так, А. В. Наумов, погоджуючись із тим, що в багатьох випадках об'єктом злочину справді є суспільні відносини, вважає, що ця теорія “спрацьовує” не завжди й, отже, не може бути визнана універсальною. “Особливо це стосується, – пише він, – злочинів проти особи. У науці радянського кримінального права звичним було вважати, що об'єктом убивства є людське життя як таке, а саме у сенсі сукупності суспільних відносин, що принижувало абсолютну цінність людини як біологічної істоти, життя взагалі як біологічного явища”⁴.

А.Н. Наумов вважає за можливе повернення до теорії об'єкта як правового блага, створеної ще в кінці минулого століття в рамках класичної і соціологічної шкіл кримінального права⁵. Але, якщо він усе ж таки допускає, що в більшості випадків об'єктом є відповідні суспільні відносини, то А.В. Пашковський у курсі Загальної частини за редакцією Н.Ф. Кузнецової і І.М. Тяжкової взагалі відкидає суспільні відносини як об'єкт, стверджуючи, що це соціально значущі цінності, інтереси, блага, що їх охороняє закон про кримінальну відповідальність, на які посягає особа, що вчиняє злочин, і яким у результаті злочинного діяння завдається чи може бути завдано суттєвої шкоди⁶.

Власне, тієї ж позиції дотримується Г.П. Новосіолов, який вважає за об'єкт злочину «того, проти кого його вчинено, тобто окремих осіб

О соотношении предмета и объекта преступления по советскому уголовному праву // Труды ВЮА. Вып. 13. С.64.

¹ Пионтковский А.А. Уголовное право РСФСР. Часть общая. М., 1925. С.129-130.

² Уголовное право Украины. Общая часть; Учебник / Под ред. М.И. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тация. Харьков: Право, 1998. С.75; Уголовное право. Общая часть. Учебник для вузов / Под ред. Б.В. Здравомыслова/ М.: Юрист, 1999. С.106.

³ Новосіолов Г.П. Учение об объекте преступления. М.: Норма, 2001. С. 17-43.

⁴ Наумов А.В. Уголовное право. Общая часть: Курс лекций. М.:БЕК, 1997. С.147.

⁵ Наумов А.В. Уголовное право. Общая часть. Курс лекций. - С.147.

⁶ Курс уголовного права. Общая часть. Т. 1. Учение о преступлении: Учебник для вузов. Под ред. Н.Ф. Кузнецовой и И.М. Тяжковой. М.: Зерцало, 1999. С.202.

чи певну кількість осіб, матеріальних чи нематеріальних цінностей, які, перебуваючи під кримінально-правовою охороною, зазнають злочинної дії, у результаті чого цим особам завдається шкода чи створюється загроза завдання шкоди»¹. У зв'язку з цим А.В. Пашковська вказує, що «таке визначення об'єкта злочину міняє місцями поняття об'єкта і предмета злочину, необґрунтовано примішуючи сюди і категорію потерпілого; при цьому об'єкт - завжди особа чи кілька осіб, предмет - певні матеріальні чи нематеріальні цінності цих осіб.

Однак сама А.В. Пашковська теж змішує поняття об'єкта і предмета, що визначається як «уречевлений елемент матеріального світу, діючи на який, винний посягає на об'єкт злочину»².

Погляди А.В. Наумова, А.В. Пашковської і Г.П. Новосьолова об'єднує те, що вони цілком чи частково заперечують за суспільними відносинами якість об'єкта злочину.

Вони є певною мірою розвитком точки зору М.С. Таганцева, який писав, що «життєвим виявленням норми може бути лише тільки те, що викликає її виникнення, надає їй змісту, є їй виправданням - цей інтерес життя, інтерес людського співжиття, вживаючи цей вираз у широкому узагальненому значенні всього того, що обумовлює буття й процвітання окремої особи, суспільства, держави і всього людства в їх фізичній, розумовій і моральній сферах... Таким чином, посягання на норму права в її реальному бутті є посягання на правоохоронюваний інтерес життя, на правове благо... Такими правоохоронюваними інтересами можуть бути: особа і її блага – життя; тілесна недоторканність, особисті почування, честь, володіння чи користування певними предметами навколишнього світу, зовнішнє виявлення особистості, свобода пересування і діяльності у різних її сферах; певні відносини чи стани, що виникли у силу цієї діяльності – їхня незмінюваність, непорушність; різноманітні блага, що складають суспільно важливі надбання, і т. ін.»³.

Точку зору М.С. Таганцева розвивав і Л.С. Білогірці-Котляревський, який стверджував, що злочин перш за все порушення закону, чи, кажучи точніше, правової норми, що регулює ставлення людей чи одне до одного, чи до юридичних установ, сукупність яких

відповідальності може мати місце, лише тоді, коли кримінальна відповідальність є потенційною, до початку її реального існування – до початку реалізації реальної кримінальної відповідальності. Момент переходу потенційної кримінальної відповідальності у реальну пов'язується із моментом набрання сили обвинувальним вироком суду, коли його виконання є обов'язковим і розглядається як початок реальної кримінальної відповідальності. Уважається, що в день винесення вироку, за загальним правилом, кримінальна відповідальність на особу ще не покладається, оскільки обвинувальний вирок може бути переглянутий у апеляційному та касаційному порядку. Отже звільнення від кримінальної відповідальності розглядається цими науковцями як засіб кримінально-правового реагування держави на вчинений злочин, що не пов'язаний з реалізацією потенційної кримінальної відповідальності. Це є реагуванням держави на поведінку особи в минулому, після вчинення злочину і до набуття законної сили обвинувальним вироком суду. На їхню думку, це акт суду, який встановлює відмову держави від реалізації свого повноваження щодо застосування до особи кримінальної відповідальності, визначених законом обтяжень особистого, майнового чи іншого характеру. Визнаючи ту тезу, що застосування звільнення особи від кримінальної відповідальності може бути законним за наявності обов'язкового встановлення того, що ця особа вчинила злочин, отже є винною, автори доводять те положення, що до тих пір поки особа не визнана винною, такою що вчинила злочин, ні покласти на неї кримінальну відповідальність, ні звільнити від неї неможливо. Особа ж може бути визнана винною лише на підставі обвинувального вироку суду. Сам же факт постановлення обвинувального вироку суду вже свідчить про державний осуд особи, що вчинила злочин, а отже покладання на неї реальної кримінальної відповідальності. Тож мова про звільнення від кримінальної відповідальності вже не може йти. Шлях вбачається у вирішенні проблем процесуального оформлення звільнення від кримінальної відповідальності: звільнення від кримінальної відповідальності оформлюється винесенням судом ухвали або постанови до видалення суду до нарадчої кімнати для постановлення обвинувального вироку. Таким чином, це не виключає того, що особа може бути визнаною як такою, що вчинила злочин (отже виною), і в той же час щодо неї обвинувальний вирок не постановляється, особа звільняється від винесення щодо неї обвинувального вироку. Визначення часових меж звільнення від кримінальної відповідальності пов'язується з

¹ Уголовное право. Общая часть. Учебник для вузов / Отв. редакторы И.Я. Козаченко и З.А. Незнамов. - М.: Издательская группа НОРМА - ИНФРА. М., 1998. С.135.

² Курс уголовного права. Общая часть. Т.1: Учение о преступлении: Учебник для вузов / Под ред. Н.Ф. Кузнецовой и И. М. Тяжковой. С.199-210.

³ Таганцев Н.С. Русское уголовное право. Лекции. Часть Общая: В 2 х т. Т.1. М., 1994. С.32-34.

петенція парламенту країни, яка згідно зі ст. 92 Конституції України реалізується Законом України про амністію”¹.

На підставі зазначеного автор робить декілька висновків. По-перше, автор вважає, що оскільки особа, відповідно до ст. 62 Конституції України, вважається невинуватою у вчиненні злочину доки її вину не буде доведено в законному порядку і встановлено обвинувальним вироком суду, – то звільняється від кримінальної відповідальності невинна особа, що є “занадто суттєве збочення нашого правосуддя”. Тож “ніхто нікого не може звільнити від відповідальності, у тому числі від кримінальної. Лише суд може визнати особу винною у вчиненні злочину і звільнити її повністю чи частково від покарання”. А оскільки “розділ IX Кримінального кодексу України “Звільнення від кримінальної відповідальності” суперечать статтям 61 та 62 Конституції України і не відповідають їм, то він є нелегітимним і нечинним”. По-друге, на думку автора, необхідно всі норми, де йдеться про звільнення від кримінальної відповідальності, викласти у редакції: “Не підлягає кримінальній відповідальності особа, яка...”².

Треба зазначити, що у науковій моделі Кримінального кодексу, який запропоновано М.Й. Коржанським, назва розділу, назва статей зберігається попередня: “Звільнення від уголовної відповідальності...”. Тоді як у змісті норми вже йдеться про те, що на підставі визначених законом умов, особа “не підлягає уголовній відповідальності...”³.

В Україні в останні роки цьому питанню присвячені спеціальні монографічні наукові дослідження О.В. Наден – “Спеціальні види звільнення особи від кримінальної відповідальності за злочини у сфері обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів або прекурсорів” (2003 р.), Ю.В. Бауліна – “Звільнення від кримінальної відповідальності” (2004 р.). До змісту цих робіт ми вже зверталися у попередньому підрозділі, у зв’язку із розглядом проблем визначення поняття кримінальної відповідальності. Оскільки ці автори дотримуються однакових принципових положень щодо інституту звільнення від кримінальної відповідальності, доцільним є розгляд їхніх позицій у взаємозв’язку.

Авторами наголошується на тому, що звільнення від кримінальної

утворює правопорядок. Але злочин, порушуючи норми, тобто абстрактні заборони чи вимоги закону, разом із тим руйнує ті реальні блага чи інтереси, заради яких ці норми існують. Порушуючи правову, соціальну і релігійну норму «не кради», злодій разом із тим руйнує майнове благо будь якої особи. Таким чином, об’єктом злочину з формальної сторони є норма, а з матеріальної – ті життєві блага, які цими нормами охороняються¹.

Однак ця точка зору викликає заперечення, бо за об’єкт визнає тільки один із елементів суспільних відносин як цілісного утворення. Як доведено наукою, будь-які суспільні відносини мають складну структуру, містять три взаємопов’язані елементи. Це суб’єкти відносин, їх учасники – носії певних інтересів. Як суб’єкти відносин можуть виступати окремі люди, їх групи, колективи, об’єднання, держава, її органи, нарешті суспільство в цілому. По-друге, складову частину суспільних відносин представляє його об’єкт – будь-які явища навколишнього світу, здатні задовольняти певні потреби людей, матеріальні предмети (речі, документи, корисні копалини та ін.), духовні цінності (честь, переконання, погляди і т. ін.), політичні фактори (незалежність держави, національна рівноправність і т. ін.) тощо. І, врешті, третім обов’язковим структурним елементом є сам соціальний взаємозв’язок між суб’єктами, що виявляється у конкретній діяльності людей або у певному стані, становищі, позиції, що має даний суб’єкт стосовно інших членів суспільства чи всього суспільства в цілому. Виходячи із цього, твердження, що об’єктом злочину є система благ, на яку посягає винний, зводить це положення тільки до одного зі структурних елементів суспільних відносин, яким є благо. На думку О.М.Котовенко, конкретний розгляд поняття “благо” не дозволяє повно охарактеризувати сам механізм вчинення злочину, й очевидно, що запропоновані пропозиції щодо зміни визначення поняття об’єкта злочину, зокрема російськими криміналістами, не витримують критики, і через це є недостатньо обґрунтованими й однобічними в розумінні проблеми об’єкта злочину. Слід погодитися, що найуніверсальнішим є визнання за об’єктом злочину суспільних відносин, які охороняються нормами кримінального права. Поряд із предметом суспільних відносин і предметом злочину, на думку В.Я. Тація виділяється і предмет злочинної дії, під яким слід розуміти

¹ Коржанський М.Й. Презумпція невинуватості і презумпція вини: Монографія. – К.: Атіка, 2004. – С. 53.

² Коржанський М.Й. Презумпція невинуватості і презумпція вини: Монографія. – К.: Атіка, 2004. – С. 54- 55.

³ Коржанський М.Й. Уголовний закон України (наукова модель): Монографія. – Дніпропетровськ: Юрид. акад. МВС, 2004. – С. 37-38.

¹ Белогриц-Котляревский Л.С. Учебник русского уголовного права. Общая и особенная части. Южно-Украинское книгоиздательство Ф.А. Иогансона. Киев; Петербург; Харьков. 1903. С.161-162.

«той елемент охоронюваних законом про кримінальну відповідальність суспільних відносин, на який спрямована злочинна дія і якому, отже, у першу чергу завдається шкода»¹. Таким предметом може бути: а) суб'єкт, б) соціальний зв'язок, в) предмет суспільних відносин. Установлення предмета злочинної дії у кожному конкретному злочині полегшує з'ясування «механізму» завдання шкоди самому об'єктові, а також допомагає з'ясувати розмір і характер наслідків суспільно небезпечного діяння.

Аналізуючи це питання, слід відзначити, що саме до нього можна застосувати ідеї криміналістів, які подають об'єкт злочину як правоохоронюваний інтерес життя, правове благо. Адже якщо розвинути питання про предмет злочинної дії, то можна представити його як «благо», хоча ця аналогія аж ніяк і не означає розширення даного учення на теорію об'єкта злочину в цілому. На це «благо», перш за все, посягає злочин, якому завдається шкоди, воно може бути, на відміну від предмета злочину, як матеріальним, так і нематеріальним.

У зв'язку з аналізом об'єкта пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів важливо вияснити механізм завдання шкоди безпосередньому об'єкту, використовуючи структуру суспільного відношення.

У науковій літературі правильно вказано, що для того, щоб показати, як відбувається дія на об'єкт, слід розкрити механізм суспільно небезпечного посягання, простежити зв'язок між людським вчинком і наступними змінами в навколишній дійсності². Наслідок злочину, що являє собою суспільно небезпечну зміну в об'єкті посягання³, і надає можливість установити, яким саме елементам об'єкта завдано шкоди злочинними діями.

Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів належить до таких злочинів, вчинення яких пов'язано з дією на предмети: матеріального світу з особливими ознаками, що багато в чому визначають характер самої дії і зміст злочинних наслідків. Самі собою ці предмети не є об'єктом посягання, однак, залучені до сфери суспільних відносин, вони стають частиною об'єкта, виступають його речовим елементом. Діючи на елементи і об'єкти при пошкодженні шля-

звільнення від кримінальної відповідальності, яка на думку автора вже триває з моменту вчинення злочину. Особливістю саме такого підходу є той факт, що автор розглядає кримінальну відповідальність як вид кримінальних охоронюваних правовідносин, і вважає, що вона починається з моменту вчинення злочину, коли формується обсяг прав та обов'язків, які складають зміст цих правовідносин. Проте автор розмежовує поняття початку кримінальної відповідальності (момент її виникнення) та початок її реалізації, яким вважає час набуття чинності кримінальної відповідальності¹.

За дослідженням в останні роки на сторінках наукової літератури позиція, згідно якої розмежовуються кримінальна відповідальність, яка виникає з моменту вчинення злочину (на думку окремих науковців – з моменту набуття чинності закону про кримінальну відповідальність), та кримінальна відповідальність, яку вважають реальною, як такою, що набуває конкретного змісту та сутності з моменту набуття чинності вироком суду, – набула більш конкретного обґрунтування. Це питання безпосередньо пов'язане із проблемою визначення правової сутності інституту звільнення від кримінальної відповідальності.

Цікавою є точка зору щодо інституту звільнення від кримінальної відповідальності професора М.Й. Коржанського. З одного боку, автор дотримується позиції, що звинувачену у вчиненні злочину особу визнати винною чи невинною може лише суд, а отже і звільнити її від кримінальної відповідальності може лише суд після судового розгляду справи. Так йдеться, “звільненню особи від кримінальної відповідальності завжди має передувати визнання особи винною у вчиненні злочину: лише винувату особу, вважає автор, можна звільнити від відповідальності за злочин”². З другого боку, наголошується, що статті законодавства про кримінальну відповідальність, які визначають кримінально-правовий інститут звільнення від кримінальної відповідальності є особливо невиправданими, як такими, що грубо суперечать конституційним засадам, і, зокрема, принципу презумпції невинуватості. Що “юридична відповідальність, а значить і кримінальна, є конституційним обов'язком кожного громадянина України, кожної особи, яка проживає в Україні...Звільнити особу від конституційного обов'язку суд не може, це не його компетенція. Це – ком-

¹ Татий В.Я. Объект и предмет преступления в советском уголовном праве. Монография. Харьков: Высш. шк., 1988. С. 58-62.

² Корчева З. Г. Некоторые вопросы квалификации транспортных преступлений // Правоведение. № 3. 1965. С.8.

³ Уголовное право. Часть Особенная. М., 1968. С.19.

¹ Чугуников И.И. Правоотношения и формы их реализации в уголовном праве Украины. – Дисс... канд. юрид. наук. – Одесса, ОНЮА, 2000. – С. 212.

² Коржанський М.Й. Презумпція невинуватості і презумпція вини: Монографія. – К.: Атіка, 2004. – С. 47, 48, 53.

відповідальність не реалізується в будь-якій своїй формі. Взагалі автор пропонував залежно від юридичних наслідків класифікувати усі види звільнення від кримінальної відповідальності за попереднім законодавством (відповідно до КК 1960 р.) на три групи:

1) інститути, застосування яких припиняє кримінальну відповідальність і не веде до виникненню інших правовідносин (давність притягнення до кримінальної відповідальності; втрата суспільної небезпечності діяння або особи, внаслідок зміни обстановки; – ч. 1 ст. 50, ст. 48; акти амністії);

2) інститути, застосування яких припиняє відносини кримінальної відповідальності і веде до виникнення інших, не кримінальних правовідносин (притягнення особи до адміністративної відповідальності; передача матеріалів справи на розгляд товариського суду – п. 1, п. 2 ч. 1 ст. 51 КК);

3) інститути, застосування яких припиняє кримінальну відповідальність та веде до виникнення нових правоохоронюваних кримінальних правовідносин (звільнення від кримінальної відповідальності особи, яка вчинила у віці до вісімнадцяти років злочин, що не становить великої суспільної небезпеки, якщо буде визнано, що її виправлення можливе без застосування кримінального покарання, з застосуванням примусових заходів виховного характеру, які не є кримінальним покаранням; у разі передачі особи на поруки громадський організації або трудовому колективу – ч. 3 ст. 10, п. 4 ч. 1 ст. 51 КК)¹.

Тож якщо прийняти цю класифікацію відповідно до чинного законодавства про кримінальну відповідальність, маємо розглядати інститути, визначені ст.ст. 48, 49 КК, де йдеться про звільнення від кримінальної відповідальності у зв'язку із зміною обстановки, закінченням строків давності, – як такі, застосування яких припиняє кримінальну відповідальність і не веде до виникненню інших правовідносин, тож взагалі припиняються будь-які правові відносини, тим більш кримінально-правові. Застосування кримінально-правових інститутів, визначених ст.ст. 47, 105 КК, де йдеться про звільнення від кримінальної відповідальності у зв'язку з передачею особи на поруки, звільнення від покарання із застосуванням примусових заходів виховного характеру, – як таких, що припиняють кримінальну відповідальність та ведуть до виникнення нових правоохоронюваних кримінальних правовідносин. Проте у будь-якому випадку йдеться про

¹ Чугуников И.И. Правоотношения и формы их реализации в уголовном праве Украины. – Дисс... канд. юрид. наук. – Одесса, ОНЮА, 2000. – С. 66.

хів сполучення, засобів зв'язку і сигналізації та транспортних засобів, що мають ознаки предмета цього посягання, суб'єкт злочину приводить їх у стан непридатності, чим порушує нормальне функціонування, шляхів сполучення, засобів зв'язку чи сигналізації, споруд на них, транспортних засобів, рухомий склад, суден, засобів зв'язку чи сигналізації, а в остаточному підсумку – нормальну і безпечну (безаварійну) експлуатацію, функціонування їх та технологічно пов'язаних з ними систем.

Соціальний зв'язок, який виникає між суб'єктами в процесі суспільних відносин, має гарантувати безпеку транспортування вантажів і пасажирів та експлуатації залізничного, водного, повітряного транспорту, а також здоров'я, життя громадян, власність, що характеризується стосунками між собою. Як відомо, соціальний зв'язок як елемент суспільних відносин нерозривно пов'язаний з іншими структурними елементами суспільних відносин. З одного боку, на його зміст впливають суб'єкти суспільних відносин, бо він є певною формою їхньої взаємодії і взаємозв'язку. З іншого – його не можна розглядати поза предметами суспільних відносин. А оскільки соціальний зв'язок «є первинним щодо самого злочину»¹, то зрозуміла і його роль як елемента суспільних відносин.

Водночас «основним» предметом злочинної дії завжди будуть шляхи сполучення, споруди на них, засоби зв'язку чи сигналізації, рухомий склад транспортних засобів, судна тощо, які є цілісною системою та виконують своє призначення, – безпечно задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях вантажів і пасажирів. Зовнішнє втручання, перш за все порушує нормальне функціонування будь-якої транспортної системи, що спричиняє наслідки, передбачені ст. 277 КК. Звідси видно, що при завданні злочином шкоди одному чи декількам елементам суспільних відносин, тим самим знищуються суспільні відносини в цілому.

Як відомо, в теорії кримінального права виділяються загальний, родовий і безпосередній об'єкти посягання. Така класифікація дозволяє, – як указує В.Я.Таций, – визначити об'єкти кримінально-правової охорони на різних рівнях їх узагальнення². «Розподіл об'єктів на загальний, спеціальний (родовий) і безпосередній, прийнятий у теорії

¹ Таций В.Я. Объект и предмет преступления в советском уголовном праве. Монография. – Харьков: Выс.шк., 1998. – С. 62.

² Уголовное право Украины. Общая часть: Учебник / Под ред. М.И. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тация. Харьков: Право, 1998. С.83.

кримінального права, - писав Г.А. Крігер, - має на меті уточнення питання про те, проти яких саме суспільних відносин безпосередньо і, перш за все, спрямоване дане злочинне посягання, отже, яким суспільним відносинам... воно завдає чи може завдати шкоди...¹

Тричленна класифікація об'єктів викликала зауваження тільки у Б.С. Нікіфорова. На його думку, цю класифікацію можна застосувати не до всіх злочинів, а лише до небагатьох, наприклад, до злочинів проти особи. В інших випадках застосування її неможливе, бо в них є тільки два об'єкти - загальний і другий - чи-то «спеціальний», чи-то «безпосередній», чи «спеціальний» і «безпосередній» одночасно.

Досліджуючи питання про класифікацію об'єктів, Б.С. Нікіфоров піддав дотеперішні погляди критиці², причому, з усього видно, критиці цілком обгрунтованій. По-перше, він справедливо відзначав, що далеко не завжди поняття родового і безпосереднього об'єкта одержувало своє визначення, наповнювалося конкретним змістом, що викликало часом певну плутанину. По-друге, слід погодитися і з тим, що тричленний поділ об'єктів не може претендувати на універсальність, що у ряді випадків можна говорити лише про двочленний (при посяганні на власність, наприклад), або, навпаки, про чотиричленний поділ об'єктів (стосовно господарських злочинів). «Ці критичні зауваження, - як наголошує Є.А. Фролов, - по суті спрямовані не проти взагалі будь-якої класифікації об'єктів злочинів, а мають на меті її удосконалення. Не випадково сам Б.С. Нікіфоров теж розрізняє як найтипівіші три види об'єктів: загальний, груповий і безпосередній, хоча зазначає при цьому, що у ряді випадків, необхідно виділяти, крім того, по ряду злочинів підгруповий чи підгрупові об'єкти»³.

Маючи на увазі, що об'єктом злочину є суспільні відносини, які охороняються нормами кримінального права, розглянемо родовий об'єкт злочину, передбаченого ст. 277 КК. Під родовим об'єктом прийнято розуміти суспільні відносини, що є тотожними чи однорідними за соціально-політичною й економічною сутністю і які у силу цього охороняються єдиним комплексом взаємопов'язаних кримінально-правових норм⁴.

льно небезпечною»¹.

За дослідженням В.О. Меркулової останнім часом проблемі інституту звільнення від кримінальної відповідальності присвячено чимало спеціальних досліджень, або ж він є складовою проблеми кримінальної відповідальності, кримінально-правових відносин як таких². Так Ю.Ю. Коломієць надає досить цікаве пояснення того факту, що чинний КК визначає окремо підстави звільнення від кримінальної відповідальності та покарання в окремих розділах, збільшує кількість цих інститутів. На її думку відбувається «занепад реабілітації» засуджених до покарання осіб, і це впливає на реформування законодавства³. Хіба раніше ці підстави були єдині? Вони теж були передбачені окремими статтями. Збільшилася кількість інститутів, які передбачають можливість звільнення від кримінальної відповідальності та покарання. Тож відбувалася доцільна систематизація кримінально-правових норм та подальша їхня класифікація.

Щодо «занепаду реабілітації» та ствердження про кризу ідеї можливості виправлення злочинця, - ця проблема є надто актуальною. Чи навряд ми можемо пояснювати виникнення інституту звільнення від кримінальної відповідальності, звільнення від покарання та його відбування лише кризою ідеї про можливість виправлення особи. За чинним законодавством застосування цих інститутів саме пов'язане із оцінкою судом можливості виправлення особи без реального застосування кримінальної відповідальності та покарання. Тож йдеться про індивідуальний підхід у визначенні найбільш оптимальних заходів виправлення стосовно кожного окремого злочинця. Можливо автор мав на увазі, стверджуючи про «занепад реабілітації», суттєві негативні наслідки позбавлення волі, яке надто широко застосовується в Україні? Але в роботі про цей аспект взагалі не згадується.

Своє бачення інституту звільнення від кримінальної відповідальності надає також І.І. Чугуников, досліджуючи проблеми правовідносин та форм їхньої реалізації в кримінальному праві України. Він стверджує, що звільнення від кримінальної відповідальності є можливим лише до засудження особи, а отже в той час, коли кримінальна

¹ Никифоров Б.С. Объект преступления по советскому уголовному праву. М., 1960. С.111.

² Никифоров Б.С. Объект преступления по советскому уголовному праву. С. 106-121.

³ Фролов Е.А. Спорные вопросы общего учения об объекте преступления//Сборник ученых трудов. Выш.шк.10. Свердловск, 1969. С. 199-200.

⁴ Уголовное право Украины. Общая часть: Учебник/ Под ред. М.И. Бажанова, В.В. Сташица, В.Я. Тация. Харьков: Право, 1998. С. 84.

¹ Курс советского уголовного права. Часть Общая. В 6 т. Том III. Наказание. - М.: Наука, 1970. - С. 190, 191, 196.

² В.О. Меркулова Кримінальна відповідальність: окремі теоретичні та соціально-правові аспекти: Монографія. - Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2007. - С. 64-65.

³ Коломієць Ю.Ю. Невідворотність кримінальної відповідальності: правова природа та зміст: Дис... канд. юрид. наук. - Одеса: ОНЮА, 2005. - С. 86-87.

органів правосуддя. Оскільки все віддавалося на розсуд суду, інших органів правосуддя, особливого значення набували рівень правосвідомості працівників сфери кримінального правосуддя, розуміння ними доцільності та ефективності застосування звільнення від кримінальної відповідальності та покарання. Аналіз змісту кримінально-правових норм, які визначали ці інститути (історично вони з'явилися в законодавстві про кримінальну відповідальність майже з перших років радянської влади), чинних як на той час, надавав науковцям підстави стверджувати, що перше місце серед завдань, які поставали під час застосування цих інститутів, були мета спеціального попередження та виправлення особи, яка вчинила злочин¹.

Дуже цікавими є міркування авторів з приводу того, що звільнення від кримінальної відповідальності є звільненням не тільки від виконання покарання, але й від призначення міри покарання судом, коли особа взагалі звільнюється від осуду, негативної оцінки його поведінки державою у формі обвинувального вироку. І звертається увага на те, що треба розмежовувати звільнення від кримінальної відповідальності від повного звільнення від покарання, які передбачають зовсім різні процесуальні стадії: звільнення від кримінальної відповідальності можливо на стадії судового розгляду до постанови вироку, з часу постановлення вироку мова може йти лише про можливість звільнення винної особи від покарання. За умови повного звільнення від покарання особа піддавалася засудженню, від імені держави ухвалювався обвинувальний вирок без призначення покарання.

Складність у розмежуванні звільнення від кримінальної відповідальності та повного звільнення від покарання, як на той час, обумовлювалися і певними історичними аспектами, змінами внесеними у чинне законодавство про кримінальну відповідальність. Так зазначається, що у 1963 році приймається Указ Президії Верховної Ради РРФСР, за яким суд у разі звільнення від кримінальної відповідальності має зупинити кримінальне впровадження, не доводити судовий розгляд до кінця з винесенням обвинувального вироку без призначення покарання, як це було встановлено раніше. Малося на увазі, що відповідно до ст. 43 Основ кримінального судочинства, ст. 309 КПК РРФСР "суд постановляє обвинувальний вирок без призначення покарання, якщо на час розгляду справи в суді діяння втратило суспільну небезпечність або особа, яка його вчинила, перестала бути суспі-

¹ Курс советского уголовного права. Часть Общая. В 6 т. Том III. Наказание. – М.: Наука, 1970. – С. 185.

Значення родового об'єкта злочину зумовлене тим, що:

- по-перше, він дає можливість установити з достатньою певністю роль тієї чи іншої групи суспільних відносин у житті суспільства, визначити характер суспільної небезпечності злочинних посягань на ці відносини, а, отже, дозволяє визначити і роль кримінально-правової охорони цієї групи відносин¹;

- по-друге, він дозволяє провести наукову і законодавчу класифікацію злочинів і норм, що передбачають кримінальну відповідальність за їх вчинення. Характер суспільної небезпечності злочинів, що посягають на один і той же родовий об'єкт, визначає, як правило, черговість розташування відповідних розділів в Особливій частині Кримінального кодексу.

«Таким чином, - зазначає Є.А. Фролов, - родовий об'єкт має потрійне значення: він уможливорює класифікацію злочинів за певними групами, сприяє з'ясуванню характеру суспільної небезпечності злочинних діянь, що входять до кожної групи, і, врешті, уможливорює розташування законодавчого матеріалу за певною системою, підпорядкованою єдиному об'єктивному критерію»².

Названі критерії слід застосовувати й у дослідженні родового об'єкта злочину, передбаченого ст. 277 КК. Перш за все, його треба характеризувати виходячи з місця розглядуваної статті в системі чинного законодавства. Норма про пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів раніше містилась у Розділі 2 Особливої частини КК 1960 р. «Інші злочини проти держави». До прийняття КК України 2001 р. в науковій літературі існували різні думки та велися дискусії щодо місця даної норми в КК. Одні автори пропонували помістити її до окремого Розділу «Злочини проти безпеки руху й експлуатації транспорту»³. Інші вважали, що дана стаття має бути у Розділі «Злочини проти власності»⁴. У зв'язку з цим дискусія проводилася щодо визначення родового об'єкта названого злочину яка встанови-

¹ Уголовное право. Общая часть. Учебник для вузов / Под ред. Б. В. Здравомыслова. - М.: Юрист, 1999. - С.113.

² Фролов Е.А. Спорные вопросы общего учения об объекте преступления // Сборник ученых трудов.-Вып.10.-Свердловск,1969.-С. 203.

³ Матышевский П.С. Преступления против собственности и смежные с ними преступления. К.: Юринком,1996. С.228.

⁴ Бажанов М.И Вопросы ответственности за преступления против собственности в проекте УК Украины // Проблемы борьбы зі злочинністю у сфері економічної діяльності / Матеріали міжнародної науково-практичної конференції; 15-16 грудня 1998 року. Харків, 1999. С.55.

ла, що з цього питання є різноманітні точки зору. Так, І.Н. Кременов, який сформулював у 1986 році *de lege ferenda* норму про відповідальність за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів та запропонував закріпити її у КК РРФСР, вважав її родовим об'єктом основи державної економіки і відносив даний делікт до державних злочинів¹. До речі, законодавець Росії сприйняв пропозицію І.Н. Кременова, і в 1993 році в КК РРФСР 1960 р. була включена ст. 86, яка встановила кримінальну відповідальність за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, що призвело або могло призвести аварію поїзда чи до порушення нормальної роботи транспорту і зв'язку, а в подальшому у 1996 році в чинний КК РФ включена в ст. 267 КК «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения» Глави 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» нового Кримінального кодексу Російської Федерації².

Повертаючись до положень, вказаних І.Н. Кременевим, можна сказати, що вони стали початком обговорення питання про родовий об'єкт даного посягання. Однак, як зазначає О.М. Котовенко, посилення І.Н. Кременова на основи економіки як на родовий об'єкт є надто загальними і не розкриває конкретної сутності цього діяння, що є загрозою для нормального функціонування й експлуатації транспорту³, з чим можна погодитись. Те саме можна сказати і про думку О.І. Коробєєва, який вважає, що родовим об'єктом в таких злочинах є відносини у галузі економічної і господарської діяльності.

Раніше вважали, що родовий об'єкт інших державних злочинів це або основи державного управління⁴ або основи господарської могутності⁵. Ця точка зору втратила своє значення у зв'язку зі зміною в 1992 році статей КК про державні злочини, коли із закону було ви-

¹ Кременов И.Н. Юридическая характеристика разрушения или повреждения магистрального трубопроводного транспорта (в плане *de lege ferenda*) // Актуальные вопросы государства и права в период совершенствования социалистического общества. - Томск: Изд-во ТГУ, 1987. С. 243.

² Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности // Под ред. д-ра юридических наук, проф. В.С. Комиссарова. СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2002. С. 183.

³ О.М. Котовенко Кримінальна відповідальність за пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродукт оводів: Монографія. – Харків: Консум, 2004. – С. 10.

⁴ Коробєев А.И. Транспортные преступления: понятие и система // Современные проблемы уголовного права и криминологии: Сб. научных трудов - Владивосток: Изд-во Владивост. ун-та, 1991. С. 114.

⁵ Уголовное право. Часть Особенная. М., 1969. 1.34-38.

покарання (насамперед – позбавлення волі), але й інших форм кримінальної відповідальності, передбачених законом, поширення сфери їхнього застосування, створення нових. Більш чітко визначення межі, критеріїв врахування особистісних особливостей винної особи при визначенні обсягу кримінальної репресії: форм кримінальної відповідальності, виду та терміну покарання, порядку й умов їхньої реалізації, – буде сприяти формуванню загальної кримінально-правової теорії впливу властивостей особи на кримінально-правові наслідки вчиненого нею; дозволить побачити більш чіткіше в кримінально-правовому примусі не тільки кару за вчинене діяння, але й один із заходів ресоціалізації особи, яка його скоїла, попередження у подальшому з її боку нових злочинів.

Вперше у законодавстві про кримінальну відповідальність виокремлюється самостійний Розділ IX “Звільнення від кримінальної відповідальності”, який містить в собі досить поширений перелік видів звільнення від кримінальної відповідальності (ст.ст. 44 – 49). За попереднім кримінальним законодавством інститути звільнення від кримінальної відповідальності та покарання містилися в одному розділі. Радянськими науковцями (відповідно до чинного законодавства) визначення змісту та сутності інституту звільнення від кримінальної відповідальності здійснювалося сумісно з визначенням сутності та змісту видів звільнення від покарання¹.

За дослідженням особливе значення надавалося розмежуванню підстав звільнення від кримінальної відповідальності та покарання. Стверджувалося, що ці інститути мають свої специфічні особливості. В той же час вони мають ознаки, які піддаються узагальненню. Підкреслювалося, що підстави застосування цих інститутів сформульовані були майже ідентично. Так передбачалось застосування цих інститутів лише у випадках, коли вчинений злочин не становив значної суспільної небезпеки (на момент вчинення злочину або постановлення вироку), та якщо особа, яка його вчинила, теж не становить суспільної небезпеки (не становило на момент вчинення злочину, або ж втратила її на момент постановлення вироку), або ж якщо ступінь цієї небезпеки є незначною, такою що робить недоцільним призначення чи виконання покарання. У всіх випадках звільнення від кримінальної відповідальності та покарання були дискреційним правом суду,

¹ Курс советского уголовного права. Часть Общая. В 6 т. Том III. Наказание / Ред. Кол.: А.А. Пионтковский, П.С. Ромашкин, В.М. Чхиквадзе. – М.: Наука, 1970. – С. 184-185, 190-193, 196, 205.

і Загальною частиною КК.

Нарешті, зміст розглянутого поняття охоплює комплекс особистісних властивостей, що виявляються під час відбування засудженим покарання, впливають на рішення суду щодо змін в ході реалізації кримінальної відповідальності (звільнення від подальшого відбування покарання, пом'якшення покарання).

Таким чином, якщо в цілому ґрунтуватися на визначенні поняття “суб’єкта кримінальної відповідальності”, запропонованого р.І. Михеєвим, але врахувати зазначені нами додаткові ознаки, поняття за змістом дещо зміниться. Суб’єкт кримінальної відповідальності – це особа, яка вчинила суспільно небезпечне діяння, осудна, досягла певного віку (загальні ознаки суб’єкта), у випадках, передбачених Загальною й Особливою частиною КК, володіє іншими спеціальними ознаками, які мають правове значення для обґрунтування кримінальної відповідальності, її диференціації і індивідуалізації, змін у ході реалізації.

Введення в кримінально-правову доктрину поняття “суб’єкт кримінальної відповідальності” буде сприяти розробленості проблем кримінального права взагалі, кримінальної відповідальності зокрема. Визначення змісту суб’єкта кримінальної відповідальності, сприятиме підвищенню теоретичного і практичного значення інституту кримінальної відповідальності в боротьбі із злочинністю, рецидивною – зокрема. Необхідність розробки цього поняття пояснюється тим, що функціональне і цільове призначення вивчення особи в якості “суб’єкта кримінальної відповідальності” дещо інше, ніж у якості “суб’єкта злочину”, тому що дозволяє більш глибоко вивчити проблему взаємодії особистісних властивостей суб’єкта кримінальної відповідальності і конкретних заходів кримінально-правового впливу, покарання зокрема, визначити шляхи і засоби підвищення їх ефективності. При цьому передбачається, що враховані будуть не тільки особистісні властивості, що знайшли відображення в суспільно небезпечному діянні, але і ті соціально-демографічні, соціально-психологічні, психофізичні властивості суб’єкта кримінальної відповідальності, які перебувають за межами складу злочину, проте дозволяють суду визначити найбільш доцільний обсяг кримінально-правового примусу.

Тенденції розвитку теорії кримінального права, ефективність кримінального правосуддя, на наш погляд, припускають більш глибоке вивчення впливу на суб’єкта кримінальної відповідальності не тільки

ключено загальне визначення інших державних злочинів. За родовий об’єкт злочину, передбачений ст. 78 КК (1960 р.), мали бути основи суспільної безпеки.

Уже давно науковці пропонували виділити транспортні злочини в окремий розділ Особливої частини КК, бо всі види транспорту виконують єдині завдання і на будь-якому з них у результаті злочину можуть виникнути однорідні суспільно небезпечні наслідки. Ще до включення ст. 78 у КК(1960 р.), у науці групу «транспортних» злочинів, які були у різних розділах КК, аналізували як одне ціле, вважаючи їхнім родовим об’єктом нормальну роботу транспорту¹. Але таке визначення усе ще занадто узагальнено окреслює цей об’єкт.

Нормальна робота транспорту передбачає планомірність перевезень, (згідно графіків) правильну організацію обслуговування пасажирів, нормальне (безаварійне) транспортування вантажів і пасажирів, охорону вантажів від псування і розкрадання, а також усі інші види діяльності на транспорті.

На наш погляд краще розв’язує це питання Б.О. Куринов, який вважає загальною об’єднуючою ознакою для всіх транспортних злочинів родовий об’єкт злочинних посягань, під яким слід розуміти не тільки нормальну роботу транспорту взагалі, а нормальну та безпечну його роботу². Стосовно злочинів на автотранспорті таку точку зору висловлював і С.А. Домахін³. Позиція Б.О. Куринова найповніше і найчіткіше характеризує об’єкт указаної групи посягань. До сказаного слід додати, що однорідність відносин, що гарантують безпеку руху й експлуатації всіх видів транспорту, визначається і тим, що вони існують із приводу одних і тих же чи схожих технічних установок, засобів, або є джерелом підвищеної небезпеки. Відстоюючи свою точку зору із зазначених питань він підкреслював, що розділ про «транспортні» злочини правильно б відбивав особливості родового об’єкта відповідних посягань. «Це сприяло б, - писав Б.О. Куринов, - чіткішій індивідуалізації покарань при розгляді судами справ даної категорії, підвищеній ефективності статистичного обліку транспортних злочинів, глибшій теоре-

¹ Корчева З.Г. Некоторые вопросы квалификации транспортных преступлений //Правоведение. № 3. 1965. С.7.

² Алексеев Н.С. Транспортные преступления. Л.: ЛГУ, 1957. С.24; Курс советского уголовного права. Л.:ЛГУ, 1973. Т.3. С.224.

³ Куринов Б.А. Квалификация транспортных преступлений. М.: Изд-во МГУ, 1965. С.38; Куринов Б.А. Уголовная ответственность за транспортные преступления: Автореферат докт. дис. М.: Изд-во МГУ, 1965. С.8.

⁴ Домахин С.А. Ответственность за преступления на автотранспорте. М., 1956. С.8.

тичний розробці проблеми боротьби зі злочинами на транспорті»¹. Цілком логічно, що законодавець урахував ці та інші зауваження криміналістів, і вже чинний КК України містить розділ XI «Злочини проти безпеки руху і експлуатації транспорту» і в ньому є відповідна стаття про кримінальну відповідальність за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277 КК).

У ст. 21 Закону України «Про транспорт» від 10.11.1994 р. визначено, що єдину транспортну систему України складають: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування².

Отже шляхи сполучення, споруди на них, поїзда, судна інші транспортні засоби, елементи зв'язку чи сигналізації тощо на залізничному, водному і повітряному транспорті структурно входять до єдиної транспортної системи України. Кримінальна відповідальність за пошкодження об'єктів магістральних нафто -, газо- та нафтопродуктів встановлена ст. 292 КК України, що було спеціально і окремо досліджено в Україні О.М. Котовенко у монографії «Кримінальна відповідальність за пошкодження об'єктів магістральних нафто -, газо- та нафтопродуктів» у 2004 році³.

Виходячи з цього, родовим об'єктом аналізованого злочину є суспільні відносини, що забезпечують можливість нормального і безпечного функціонування й експлуатації вказаних у статті 277 КК видів транспорту.

Щодо структури цих відносин, то можна зазначити, що суб'єктами (учасниками) суспільних відносин, що є родовим об'єктом розглядуваного складу злочину, можуть бути посадові особи, наприклад, «Укрзалізниця», „Міністерства транспорту та зв'язку України”, працівники інших транспортних організацій, приватні особи і т.п., відносини між якими складаються з приводу функціонування й експлуатації тих видів транспорту, які вказані у статті 277 КК наприклад, залі-

статньо для вирішення важливого питання щодо форм реалізації кримінальної відповідальності та її індивідуалізації, що ми підтримаємо¹. Тож вважаємо за доцільне звернутися до висловлень науковців з цього приводу. Так р.І. Михеев зазначає, що поняттям, яке має з однієї сторони визначати правову характеристику “суб'єкта злочину”, а з іншого боку – соціально-психологічні характеристики “особи злочинця”, здатне стати поняття “суб'єкт кримінальної відповідальності”. Автор обґрунтовує доцільність введення цього поняття у доктрину кримінального права. На його думку воно має стати з'єднувальною ланкою понять, які вживаються різними правовими науками, зняти чимало непорозумінь у трактуванні суб'єкта злочину і суміжних з ним понять у кримінальному праві, кримінології, кримінально-виконавчому праві, кримінальному процесі, буде сприяти їх правильному розумінню й однаковому застосуванню під час реалізації закону про кримінальну відповідальність. Серцевиною поняття “суб'єкт кримінальної відповідальності” і разом з тим сполучною з іншими суміжними поняттями ланкою, за твердженням р.І. Михеева, є осудність. Проте у даному випадку осудність маємо розглядати не тільки як юридичне обґрунтування однієї з обов'язкових умов настання кримінальної відповідальності, але й у якості однієї із соціально-психологічних властивостей особистості, що відтворює інтелектуальні, вольові й емоційні процеси психіки індивіда, свободу волі особи. Тож, на думку р.І. Михеева, суб'єктом кримінальної відповідальності має бути особа, яка вчинила суспільно небезпечне діяння, осудна, певного віку (загальні ознаки суб'єкта), а у випадках, передбачених Особливою частиною законодавства про кримінальну відповідальність, має також інші спеціальні ознаки, що мають правове значення для обґрунтування кримінальної відповідальності, її реалізації й індивідуалізації².

З огляду на особливості реалізації кримінальної відповідальності стосовно деяких категорій жінок (вагітних, що мають малолітніх дітей), вважаємо, що зміст поняття “суб'єкт кримінальної відповідальності” набагато ширше, тому що охоплює у певних визначених законом випадках і спеціальні ознаки, які впливають на форму реалізації кримінальної відповідальності, передбачені не тільки Особливою, але

¹ Куринов Б.А. Автотранспортник преступления. Квалификация и ответственность. М., 1976. С.110-113.

² Про транспорт: Закон України від 10.01.1994 р., № 232 / 94-ВР // Відомості Верховної Ради. 1994. № 51. ст. 446.

³ Котовенко О.М. Кримінальна відповідальність за пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів: Монографія. — Харків: Консум, 2004. — 136 с.

¹ В.О. Меркулова Кримінальна відповідальність: окремі теоретичні та соціально-правові аспекти: Монографія. – Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2007. – С. 59-60.

² Михеев Р.И. Субъект уголовной ответственности и личность преступника // Вопросы уголовной ответственности и наказания. - Красноярск, 1986. - С. 40-48.

льної відповідальності, дозволяють оцінити її соціальні властивості, які не охоплюються конкретним складом злочину. Вони мають значення для визначення конкретних форм кримінальної відповідальності, знаходять відображення в переліку пом'якшуючих провину обставин, тягнуть призначення більш м'якого покарання, ніж передбачено законом, впливають на можливість звільнення від реального відбування покарання, дострокового звільнення від покарання.

Як зазначає В.О. Меркулова дослідження проблем особливостей і специфіки кримінальної відповідальності окремих категорій засуджених, впливу їхніх особистісних характеристик на визначення обсягу та форм кримінальної відповідальності передбачає звернення до поняття “суб’єкт кримінальної відповідальності”, його змісту, функціональної спрямованості, співвідношення з іншими кримінологічними та кримінально-правовими поняттями. Якщо це поняття має право на існування, то як же воно має співвідноситися із іншими поняттями, що використовуються у кримінальному праві (суб’єкт злочину), кримінології (особа злочинця), та відтворюють особистісні властивості особи, яка має зазнати за вчинене суспільно-небезпечне діяння державного примусу? Тож безумовно, за змістом поняття “особа злочинця” набагато ширше ніж поняття “суб’єкт злочину”. Взаємозв’язок їх виявляється в тому, що властивості, які характеризують особу як суб’єкта злочину, достатні для притягнення її до кримінальної відповідальності, є складовою частиною всього комплексу особистісних властивостей, що охоплюються поняттям особа злочинця. Визначаючи функціональне значення розглянутих понять помітимо, що традиційно в кримінально-правовій літературі відзначаються наступні відмінності між ними: суб’єкт злочину виконує функцію однієї з умов, підстав кримінальної відповідальності; особа злочинця є однією із підстав її індивідуалізації і визначення обсягу кари, виду примусового заходу. Проте уявляється, що проблема підвищення ефективності заходів кримінально-правового впливу знайде своє більш правильне вирішення із введенням у теорію кримінального права, поряд з існуючим кримінологічним поняттям, що визначає властивості особи, яка вчинила злочин, суто кримінально-правове поняття, яке має відтворювати диференціацію кримінальної відповідальності на законодавчому рівні й індивідуалізацію – на рівні правозастосування. Таким поняттям, на наш погляд, може бути поняття “суб’єкт кримінальної відповідальності”. Зазначене надає підстави стверджувати що ознак, які характеризують суб’єкта злочину, недо-

значного чи авіаційного транспорту як предмета охоронюваних відносин. Соціальний зв’язок між цими суб’єктами - це, частіше за все, певний вид їх діяльності, що має різноманітний характер і повинен, перш за все, гарантувати безпеку роботи таких видів транспорту і стабільність їх експлуатації. Соціальний зв’язок між суб’єктами може встановлюватися нормативно-правовими актами, директивами керівництва, а також шляхом укладання угод, тощо.

Як видно, родовий об’єкт розглядуваного складу злочину визначається інакше, ніж називається Розділ XI КК України (як зазначалося, він іменується «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту»). Це зумовлено, перш за все, специфікою досліджуваних видів транспорту. Адже етимологічно слово «рух» не може характеризувати ці види транспорту, бо воно означає (крім іншого) «переміщений у певному напрямі»¹, що є ближчим до специфіки транспорту. В той же час, наприклад, шляхи сполучення, споруди на них засоби сигналізації і зв’язку є стаціонарними і нерухомими, перебувають в стані спокою (рухомі елементи в ньому лише предмети чи елементи транспортування). Виходячи з цього, у визначенні родового об’єкта розглядуваного складу використовується саме терміни «функціонування» і «рух».

З розвинених тут положень слід розв’язати питання і про безпосередній об’єкт руйнування або пошкодження об’єктів шляхів сполучення і транспортних засобів. Під безпосереднім об’єктом у кримінальному праві розуміють ті конкретні суспільні відносини, які поставлені законодавцем під охорону чинного закону про кримінальну відповідальність і яким завдається шкода злочином, що підпадає під ознаки цього складу². Цей об’єкт визначає характер суспільної небезпечності, конкретизує зміст родового об’єкта стосовно кожного злочину, дозволяє відмежовувати від суміжних посягань, а також правильно кваліфікувати вчинене й визначати справедливе покарання.

Сутність безпосереднього об’єкта злочину визначається тим, що він чітко й конкретно дозволяє виявити природу й характер суспільної небезпечності того чи іншого виду людської поведінки, а це в свою чергу дає законодавцеві можливість правильно визначити необхідні межі злочинної поведінки, її сферу й установити міру відпові-

¹ Ожегов С.И. и Шведов Н.Ю. Толковый словарь русского языка: 80000 слов и фразеологических выражений: 4-е изд. доп. М.: Азбуковник, 1999. С. 153.

² Тацій В.Я. Объект и предмет преступления в советском уголовном праве. Монография. Харьков: Высш. шк., 1988. С.100.

дальності за вчинення цього злочину. Так, А.А. Піонтковський писав, що «всередині групи злочинів, об'єднаних за загальним об'єктом посягання, специфічні особливості кожного злочину визначаються, перш за все, характером безпосереднього об'єкта цього злочину»¹.

У більшості випадків злочини завдають безпосередньої шкоди лише одному якому-небудь об'єкту - життю, здоров'ю особи і т. ін. Та разом з тим можна виділити чимало і таких злочинів, які одночасно завдають шкоди (або, принаймні, створюють небезпеку завдання шкоди) не одному, а відразу кільком видам суспільних відносин, різнорідним інтересам, кожний з яких лежить у площині різних родових об'єктів.

У зв'язку з цим у теорії кримінального права широко практикується класифікація безпосередніх об'єктів - «по горизонталі». Сутність цієї класифікації полягає в тому, що на рівні безпосереднього об'єкта виділяють основний, додатковий і факультативний об'єкти.

З числа кількох безпосередніх об'єктів, яким завдано шкоди одним і тим же злочином, законодавець звичайно виділяє один, найважливіший, який головним чином визначає суспільну небезпечність цього злочину, структуру відповідного складу злочину, його місце в системі Особливої частини Кримінального кодексу. Такий об'єкт традиційно називають основним безпосереднім об'єктом, яким є ті суспільні відносини, які, перш за все і головним чином, прагнув поставити під охорону законодавець, приймаючи закон про кримінальну відповідальність². Звідси можна зробити висновок, що основний безпосередній об'єкт відображає й основний зміст того чи іншого злочину, його антисоціальну спрямованість. Основний об'єкт дозволяє правильно розв'язати питання про зміст і характер суспільної небезпечності того чи іншого злочину, зміст і спрямованість норми, що встановлює відповідальність за цей злочин. Він сприяє також правильному розумінню шкоди, яка складає зміст злочинних наслідків, характерних для відповідних суспільно небезпечних діянь, і завдяки цьому дає можливість хоча б в основних рисах визначити способи цих злочинних посягань і конкретний зміст їх суб'єктивної сторони. Саме безпосередню і переважну охорону того чи іншого суспільного інтересу має на меті законодавець, закріплюючи норму в Криміналь-

ноті лише до певної окремої категорії осіб, які вчинили злочин, і пов'язуються не тільки з конституційними і додатковими ознаками суб'єкта злочину, що передбачені законом про кримінальну відповідальність як достатні для притягнення їх до кримінальної відповідальності, але й з деякими властивостями, що залишилися за межами складу злочину, але впливають на визначення ступеня суспільної небезпеки особи, яка визнана винною. Зокрема, правове значення для диференціації кримінальної відповідальності мають ряд властивостей соціально-демографічного, психофізіологічного характеру, з якими законодавство про кримінальну відповідальність пов'язує можливість застосування особливих форм кримінальної відповідальності, призначення і виконання покарання. У чинному кримінальному, кримінально-виконавчому законодавстві особливості кримінальної відповідальності, значно менший обсяг кримінально-правового впливу, який полягає в більш широких можливостях умовного не застосування покарання, наявності практично іншої системи покарання, звільнення від відбування покарання, більш пільгових умов його виконання, пов'язуються з віком, статтю засудженого. Так Кримінальний кодекс України визначає певний перелік покарань, які не застосовуються до осіб похилого віку, неповнолітніх, вагітних жінок та жінок, які мають малолітніх дітей; особливі умови застосування звільнення від відбування покарання із випробуванням та звільнення від покарання до вагітних жінок та жінок, які мають маленьких дітей. Законодавець віднайшов необхідним виокремити в законі про кримінальну відповідальність та в кримінально-виконавчому законодавстві розділи, які б передбачали особливості застосування та реалізації кримінальної відповідальності стосовно неповнолітніх (Розділ XV Кримінального кодексу), неповнолітніх та жінок (Глава 21 Кримінально-виконавчого кодексу).

Таким чином, у певних випадках вікові, статеві відмінності, соціально-демографічні і психофізичні властивості винної особи мають певне кримінально-правове значення, враховуються в процесі реалізації кримінальної відповідальності й індивідуалізації покарання. В одних випадках ці властивості впливають на ступінь суспільної небезпеки винної, а тому тягнуть менший обсяг репресії, в інших – вони не виражають суспільної небезпеки особистості, але враховуються при індивідуалізації відповідальності відповідно до принципу гуманізму (наявність дітей). І в тому і в іншому випадках визначені властивості характеризують винну особу як особливого суб'єкта криміна-

¹ Піонтковский А.А. Учение о преступлении, М.: Госюриздат, 1961. С.147.

² Кримінальне право України: Загальна частина: Підручник / М.І. Бажанов, Ю.В. Баулін, В.І. Борисов та ін.; За ред. проф. М.І. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація. – 2-е вид., переробл. і допов. – К.: Хрінком Інтер, 2005. – С. 100-104.

КК 1960 р., свідчить на користь реформування законодавства про кримінальну відповідальність у напрямку поширення застосування поняття “кримінальна відповідальність” у розумінні як більш широкого за змістом кримінально-правового інституту, що охоплює і покарання. Так на відміну від КК 1960, який визначав лише порядок застосування покарання за готування до злочину та замах на злочин, співучасть у злочині, чинне законодавство визначає особливості застосування кримінальної відповідальності за незакінчену злочинну діяльність, визначає особливості порядку застосування кримінальної відповідальності співучасників взагалі, організаторів та учасників організованої групи чи злочинної організації, зокрема.

Щодо розділу восьмого, – законодавець знову ж таки використовує термін “кримінальна відповідальність”, а не покарання, визначає умови, за яких особа не підлягає кримінальній відповідальності, у разі спричинення шкоди за наявності стану необхідної оборони, уявної оборони, затримання особи, що вчинила злочин, крайньої необхідності, фізичного або психічного примусу, виконання наказу чи розпорядження, діяння пов’язаного з ризиком, виконання спеціального завдання з попередження чи розкриття злочинної діяльності організованої групи чи злочинної організації.

Термін кримінальна відповідальність вдруге використовується у назві Розділу IV “Особа, яка підлягає кримінальній відповідальності (суб’єкт злочину)”. Законодавець, визначаючи принципів положення щодо необхідних кримінально-правових ознак суб’єкта злочину, які є достатніми для притягнення особи до кримінальної відповідальності, розміщує їх у Розділі, який називається “Особа, яка підлягає кримінальній відповідальності” (в дужках – “суб’єкт злочину”), що на наш погляд є підтвердженням тому, що у ньому розглядаються положення, що стосуються властивостей особи не лише як суб’єкта злочину, але й суб’єкта кримінальної відповідальності. Ця проблема нами вже розглядалася на сторінках спеціальних видань¹. Проте до окремих позицій доцільно повернутися, враховуючи безпосередній предмет даного дослідження.

Аналіз чинного кримінального, кримінально-виконавчого законодавства надає підстави стверджувати, що значно поширена сфера дії специфічних форм кримінальної відповідальності, які мають застосо-

¹ Меркулова В.О. Зміст та функціональне значення поняття суб’єкта кримінальної відповідальності // Вісник Одеського інституту внутрішніх справ. – 2004. – № 3 (ч. II). – С. 7-11.

ному кодексі¹.

Основний безпосередній об’єкт руйнування або пошкодження шляхів сполучення, споруд на них, транспортних засобів, рухомого складу, суден, засобів зв’язку чи сигналізації лежить у площині родового об’єкта, тобто суспільних відносин у сфері нормального і безпечного(безаварійного) функціонування й експлуатації видів транспорту які досліджуються. При цьому, зберігаючи загальне, він неодмінно мусить мати ті риси особливого, які відрізняють його від інших безпосередніх об’єктів, тобто один вид транспорту від іншого та безпосередніх об’єктів злочинів цієї групи. Відповідно до ст. 2 Закону України «Про трубопровідний транспорт» - систему трубопровідного транспорту України складають: магістральний трубопровідний транспорт та промисловий трубопровідний транспорт². Справді, трубопровідний транспорт, дещо відрізняється від інших видів транспорту, але все ж, виходячи з названих нормативно-правових актів, він є одним із видів транспорту, але кримінальна відповідальність за пошкодження об’єктів цього виду транспорту як уже вказувалось раніше, окремо вже досліджувалась О.М. Котовенко³.

Основним безпосереднім об’єктом руйнування або пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів слід визнати відносини, що забезпечують нормальне і безпечне (безаварійне) функціонування й експлуатацію шляхів сполучення та транспорту і технологічно пов’язаних з ними систем. Саме такої точки зору дотримуються В.А. Мисливий і П.С. Матишевський, розглядаючи цей склад злочину в Коментарі до КК України й у підручнику з Особливої частини кримінального прав.

Злочин що досліджується має і додатковий об’єкт: життя і здоров’я, громадян, власність хоча, як відзначає Є.А. Фролов: «Додаткові об’єкти - поняття відносне; виділяти їх є сенс тільки у тому разі, коли йдеться про той чи інший склад. В той же час, на нашу думку, в цій частині у досліджуємому напрямку з цим можна не погодитися, враховуючи специфіку шляхів сполучення та різновиди всіх видів транспортних засобів (крім трубопровідного) визначених ст. 277 КК.

¹ Фролов Е.А. Спорные вопросы общего учения об объекте преступления// Сборник ученых трудов. Вып.10. Свердловск, 1969. С. 213-214.

² Про трубопровідний транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. // Відомості Верховної Ради. 1996. № 29. Ст. 139.

³ Котовенко О.М. Кримінальна відповідальність за пошкодження об’єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів: Монографія. — Харків: Консум, 2004. — 136 с.

Це означає, що одні й ті ж суспільні відносини можуть бути в одних випадках основним безпосереднім об'єктом, а в інших - мати значення лише додаткового об'єкта». Додатковим обов'язковим безпосереднім об'єктом є тільки ті суспільні відносини, яким завжди завдається чи створюється загроза завдання шкоди. В досліджуємому напрямку позиція Є.А.Фролова на наш погляд є неприпустимою, оскільки усі види транспорту та шляхи сполучення являються об'єктами підвищеної небезпеки¹. (Так наприклад з 2004 року по теперішній час кількість зареєстрованих злочинів досліджуємого напрямку зросла в понад 2,2 рази (2004р. – 166, 2007р. – 368, 2008 - 211).

Додатковий безпосередній об'єкт, як і основний, має важливе значення для визначення соціально-політичної сутності вчиненого злочину, установлення тяжкості реальних чи можливих наслідків. При злочинному посяганні, передбачуваному ст. 277 КК, рідко вчиняється руйнування, а в основному вчиняється пошкодження власності: шляхів сполучення, споруд на них, рухомого складу, суден, засобів зв'язку чи сигналізації тощо. Це власність, яку представляють собою шляхи сполучення, транспорт, засоби сигналізації і зв'язку і інші технологічно пов'язані з ними системи, а також власність у вигляді різноманітних вантажів, що транспортуються таким транспортом. Необхідно вказати, що, якщо норма власності на всі види шляхів сполучення і транспортних засобів є державною, то на транспортовані ними вантажі останні можуть бути, залежно від покупця, як державними, так і колективними чи приватними².

Саме відносини власності є додатковим обов'язковим безпосереднім об'єктом складу злочину, передбаченого у ст. 277 КК України³.

Слід відзначити, що у складі злочину, передбаченого ст.277 КК, можливе також виділення додаткового факультативного безпосереднього об'єкта, який в науці визначається як такий, що при вчиненні злочину може існувати поряд з основним, а може і бути відсутнім⁴.

¹ Фролов Е.А. Спорные вопросы общего учения об объекте преступления // Сборник ученых трудов. Вып.10. Свердловск, 1969. С. 214.

² Котовенко О.М. Кримінальна відповідальність за пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів: Монографія. — Харків: Консум, 2004. — 136 с.

³ Фролов Е.А. Спорные вопросы общего учения об объекте преступления // Сборник ученых трудов. Вып.10. Свердловск, 1969. С. 214.

⁴ Курс уголовного права. Общая часть. Т. 1: Учение о преступлении / Г.Н. Борзенков, В.С. Комиссаров, Н.Е. Крылова и др. Под ред. Н.Ф. Кузнецовой и Н.М. Тяжковой. М.: ЗЕРЦАЛО, 2002. С. 216.

дальність. Адже кримінальна відповідальність може втілюватися не лише у своїй найбільш суворій формі – покаранні, а й інших формах. По-друге, наскільки доцільним є охоплювати поняттям караності усі заходи кримінально-правового характеру, а не лише ті, які охоплюються кримінальною відповідальністю? Примусові заходи медичного і виховного характеру, які застосовуються до осіб, які є неосудними, не досягли віку кримінальної відповідальності, – не є заходами кримінальної відповідальності як такої. На нашу думку, автор має рацію, коли розглядає “караність” – як загальне реагування держави на факт вчинення суспільно-небезпечного діяння, яке передбачає усі заходи кримінально-правового впливу.

До того ж маємо підтримати позицію науковців щодо того, що кримінальну караність, як обов'язкову ознаку злочину, слід розуміти не як реальне застосування покарання, а як загрозу, можливість його застосування, як таку, що міститься у кримінально-правових санкціях. Діяння, за яке у кримінальному законі передбачене кримінальне покарання, не втрачає властивостей злочину, якщо в конкретному випадку за нього не буде призначене покарання. Пропонується караність розуміти як встановлення в законі за вчинення певного діяння кримінально-правової санкції, яка дає можливість застосування в належних випадках (а не завжди) покарання¹.

Покарання – основний засіб реалізації кримінальної відповідальності, проте не єдиний. Кримінальна відповідальність передбачає декілька форм реалізації, і не обов'язково пов'язаних із застосуванням покарання, його реальним відбуванням. Тож є всі підстави вважати, що в тих випадках, коли у ч. 3 ст. 3, ч. 2 ст. 4 КК йдеться про “караність” діяння, маємо розуміти будь-які заходи кримінально-правового примусу, які застосовуються як результат вчинення суспільно небезпечного діяння.

Аналіз змісту статей Розділу III “Злочин, його види та стадії”, Розділу VI “Співучасть у злочині”, Розділу VIII, що визначає обставини, що виключають злочинність діяння, порівняно із попереднім кодексом надає підстави для наступних висновків. Визначення в чинному законодавстві про кримінальну відповідальність особливостей кримінальної відповідальності за незакінчений злочин (ст. 16), співучасників злочину (ст.29) порівняно із змістом відповідних статей 17 та 19

¹ Кримінальне право України. Загальна частина: Підручник для студентів юрид. спец. вищ. закладів освіти / За ред. професорів М.І. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація. – К.; Харків: Юрінком Інтер-Право, 2001. – С. 70.

що поняття “покарання” та “кара” є синонімічними¹.

Примус до виконання спеціальних обов’язків, примус зазнати певних обмежень та позбавлень є змістом кари. Караність завжди розуміли у двох значеннях: реагування держави на злочин не залежно від санкції статті, проте найчастіше – як застосування безпосередньо покарання, яке практично довгий період в історії розвитку законодавства про кримінальну відповідальність було єдиним заходом реагування на злочин. З позиції сьогодення очевидно, що причиною подібного положення був той факт, що кримінальна відповідальність у той період і до прийняття чинного законодавства про кримінальну відповідальність знаходила свою реалізацію, як правило, у покаранні. Лише в Основах законодавства про кримінальну відповідальність 1958 р. ці поняття були розділені.

Законодавство про кримінальну відповідальність 2001 року, визначив покарання як захід примусу, що застосовується від імені держави за вироком суду до особи, визнаної винною у вчиненні злочину, і полягає в передбаченому законом обмеженні прав і свобод засудженого, – в той же час чітко називає, поряд із іншою метою, кару як мету покарання (ч.1, 2 ст. 50).

Виникає питання: “Чи поняття “кара” стосується лише покарання, чи має відношення до будь-якого заходу державного примусу, визначеного кримінальним законодавством?” Кримінальна відповідальність і покарання мають певні загальні риси. Вони є примусовими заходами кримінально-правового впливу, визначаються лише судом в обвинувальному вирокі, тягнуть визначені законом несприятливі наслідки для винної особи. Проте елементи примусу властиві і заходам кримінально-правового впливу, які не є кримінальною відповідальністю. Окремі науковці (Хавронюк М.І.) надають поняттю “караність” широкого значення, сутність якого полягає у наявності визначеного у законі кримінального покарання (його виду, розміру) або інших примусових заходів кримінально-правового характеру, які можуть поліпшити чи погіршити становище особи (примусові заходи медичного та виховного характеру)². Тож постають два запитання. По-перше, чому караність визначається лише як застосування покарання? Автор говорить про покарання і нічого не згадує про кримінальну відпові-

Встановлення того, що внаслідок злочинного посягання заподіяно шкоди також і факультативному об’єкту, за всіх інших умов, є свідченням великої суспільної небезпеки вчиненого діяння і повинне враховуватися при призначенні міри покарання винному (им).

Додатковий факультативний безпосередній об’єкт у розглядуваному складі злочину має місце, коли цей злочин вчинюється за кваліфікуючими обставинами.

Так, у ч. 3 ст. 277 КК передбачена можливість настання таких альтернативних наслідків як загибель людей, у ч.2 цієї статті спричинення потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або завдання великої матеріальної шкоди, а у ч.1 вказаної статті - аварії поїзда, судна, порушення нормальної і безпечної (безаварійної) роботи транспорту, або створення небезпеки для життя людей чи настання інших тяжких наслідків. Ці наслідки не обов’язково настають у разі вчинення пошкодження об’єктів шляхів сполучення, споруд на них, рухомого складу, суден, засобів зв’язку чи сигналізації, але настання хоча б одного з них уже є обов’язковим для кваліфікації вчиненого за ст. 277 КК. Наявність цих наслідків (хоча б одного з них) обов’язково завдає шкоди відповідним суспільним відносинам (наприклад, життю, здоров’ю людей, власності і т. ін.), тому ці відносини і є додатковим об’єктом аналізованого злочину.

Таким чином, злочин, передбачений ст. 277 КК, крім основного безпосереднього об’єкта, має додаткові об’єкти - життя і здоров’я людей, власності та ін.

3.2. Предмет руйнування і пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів.

Від об’єкта злочину слід відрізнити предмет злочину. Якщо об’єкт завжди виступає в якості суспільних відносин, завжди є обов’язковим (необхідним) елементом кожного складу злочину, то предмет - це речі (фізичні утворення) матеріального світу, з приводу яких чи у зв’язку з якими вчиняється злочин; це - факультативний елемент складу злочину, який виявляється не в усіх злочинах¹. Наприклад, при крадіжці об’єктом злочину є право власності, а предметом – гро-

¹ Курс советского уголовного права. Часть Общая. В 6 т. Т. III. Наказание / Ред. кол.: А.А. Пионтковский, П.С. Ромашкин, В.М. Чхиквадзе. – М.: Наука, 1970. – С. 26-27.

² Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України. 3-тє вид., перероб. та доп. / За ред. М.І. Мельника, М.І. Хавронюка. – К.: Атіка, 2003. – С. 19, 46.

¹ Кудрявцев В. Н. О соотношении предмета и объекта преступлений по советскому уголовному праву // Труды ВЮА.- 1961.- Вып. 13.-С. 64-65; Фролов Е. А. Спорные вопросы общего учения об объекте преступления // Сборник ученых трудов Свердловского юрид. ин-та.- 1969.- С. 212.

ші, майно, речі та інші цінності; при порушенні порядку здійснення операцій з металобрухтом об'єктом злочину є встановлений порядок здійснення операцій з металобрухтом, а предметом - металобрухт; при незаконному носінні зброї об'єктом злочину виступає громадська безпека, а предметом - зброя. Однак предмет відсутній у таких, наприклад, злочинах, як умисне легке тілесне ушкодження (ст. 125 КК), розбещення неповнолітніх (ст. 156 КК), ухилення від призову за мобілізацією (ст. 336 КК).

Якщо злочин має свій предмет, його називають предметним злочином. Оскільки предметом злочину може виступати, як правило, певна річ, то він є речовою (матеріальною) ознакою злочину. В законі ознаки предмета злочину описуються по-різному: а) предмет може чітко зазначатися в самому законі (наприклад, у ст. 245 КК міститься вказівка на такий предмет, як лісові масиви або зелені насадження); б) предмет може безпосередньо впливати з диспозиції кримінально-правової норми (наприклад, за статтями 368-370 КК предметами хабарництва можуть бути як будь-які матеріальні цінності - гроші, продукти, предмети побутової техніки та інші речі, так і майнові блага); в) предмет може визначатися різними нормативними актами, якщо певна диспозиція має бланкетний характер (наприклад, перелік наркотичних засобів, про які йдеться у ст. 305 КК, і він встановлюється не безпосередньо у КК, а в інших нормативно-правових актах).

Кримінально-правове значення предмета злочину проявляється у таких аспектах:

1) включення предмета злочину в комплекс ознак конкретного складу злочину забезпечує повноту його конструювання, що сприяє успішному вирішенню завдань кваліфікації;

2) предмет злочину може виступати критерієм розмежування суміжних злочинних діянь. Наприклад, предметом шахрайства (ст. 190 КК) є чуже майно, яке на момент вчинення злочину перебувало у власності держави, колективу або приватних осіб, а предметом заподіяння майнової шкоди шляхом обману або зловживання довірою (ст. 192 КК) є чуже майно, яке лише повинно було перейти у цю власність від інших суб'єктів;

3) предметом посягання може бути також одним із критеріїв розмежування злочинного та незлочинного діянь. Наприклад, за предметом розрізняють кримінально карану контрабанду (ст. 201 КК) і контрабанду як адміністративне правопорушення;

4) ті чи інші ознаки предмета посягання можуть бути пом'якшую-

дають підстави для певних міркувань. По-перше, у ч. 2 ст. 7, ч. 2 ст. 9, ч. 3 ст. 10 безпосередньо мова йде про кримінальні покарання. А по-друге, в тих випадках, коли йдеться про "караність" діяння (ч. 3 ст. 3, ч. 2 ст. 4 КК) законодавець розуміє кримінальну відповідальність як таку, що за своїм змістом охоплює і покарання також.

Ставлення до понять кара, караність та покарання, як таких, що є тотожними за сутністю формувалося досить тривалий час. У юридичній літературі справедливо вказується, що терміном "кримінальна відповідальність" користалися вчені-криміналісти ще на початку ХХ століття, при цьому ні законодавство, ні кримінально-правова доктрина не диференціювали відповідальність і покарання, вважаючи їх тотожними поняттями, дуже часто використовувався загальний термін "каральна діяльність"¹. В роботах С.В. Познишева, Н.Д. Сергієвського, М.С. Таганцева, І.Я. Фойницького наприкінці ХІХ – початку ХХ століть досить часто вживаються терміни "покарання", "каральні заходи", "каральна діяльність", "каральна система", "каральні міри", зустрічається навіть термін "відповідальність". Проте існують всі підстави стверджувати, що всі ці терміни відтворювали однаковий зміст – обсяг правообмежень, який містився, як на той час, в найтипівішому заході державного примусу – покаранні.

Історично підхід до визначення змісту та сутності покарання змінювався. В Основних началах законодавства про кримінальну відповідальність Союзу РСР та союзних республік 1924 року взагалі відмовилися від поняття "покарання", від таких завдань законодавства про кримінальну відповідальність як відплата та кара, замість поняття "покарання" використовується поняття "заходи соціального захисту судово-виправного характеру", які по суті і були покараннями. Повернення до попередніх понять відбулося лише починаючи з 1934 року, коли в законодавство знову повернулися слова "покарання", "кара", "карається". За радянських часів у спеціальній літературі доводилося, що будь-яке покарання за своїм змістом є заподіяння на підставі судового вироку певного збитку від імені держави правам та інтересам особи, яка визнана винною у вчиненні злочину; що необхідною властивістю покарання є спричинення певних страждань, а отже покарання – це кара за вчинений злочин. Тож виходили із того,

¹ Ретюнских И.С. Уголовная ответственность и ее реализация по советскому законодательству // Уголовная ответственность: проблемы содержания, установления, реализации. - Воронеж, 1989. - С. 112.

мінальну відповідальність”. На підставі аналізу статей, які в ньому містяться, маємо визначити, що йдеться про кодифікований кримінальний закон – Кримінальний кодекс, який за визначенням законодавця є Законом про кримінальну відповідальність.

Знову ж підстави для міркування надає аналіз змісту ч. 2 ст. 7, де йдеться, якщо громадяни України та особи без громадянства, що постійно проживають в Україні, за вчинені злочини зазнали кримінального покарання за межами України, вони не можуть бути притягнені в Україні до кримінальної відповідальності за ці злочини. Як розуміти “зазнали кримінального покарання”? Законодавець формулює норму таким чином, що складається враження, що поняття “кримінальне покарання” та “кримінальна відповідальність” є тотожними. Особу можуть звільнити від покарання, його реального відбування. Отже логічно розуміти так, що якщо особа зазнала кримінальної відповідальності у будь-якій формі за межами України, вона не підлягатиме знову за цей злочин кримінальній відповідальності в Україні.

Розумінню того, що до уваги береться сам факт постановлення вироку, а отже реалізація кримінальної відповідальності в будь-якому виді, сприяє зміст ст. 9 КК, яка наголошує що вирок суду іноземної держави може бути врахований, якщо громадяни України... були засуджені за злочин, вчинений за межами України та знову вчинили злочин на території України.

Цікавими є коментування окремих положень, визначених у розглядуваному розділі КК, які надаються М.Й. Коржанським. Зокрема вчений стверджує, що ст.ст. 3-10 КК Розділу саме ті норми, в яких законодавець окремо визначає лише положення про кримінальну відповідальність. Автор до того ж надає наукову модель КК, де у ст. 4 КК пропонує законодавчо визначити поняття кримінальної відповідальності: “Уголовна відповідальність є обов’язком кожної особи, яка вчинила передбачений Уголовним законом злочин, дати публічний звіт про свою злочинну поведінку і виконати призначене судом покарання”. Пропонує назвати Розділ II, в якому містяться норми, які переважно (крім однієї норми, яка визначає поняття кримінальної відповідальності) стосуються закону про кримінальну відповідальність, – “Уголовна відповідальність”¹.

Твердження автора про те, що кримінально-правові норми, які визначені статтями 3-10 КК є лише “нормами про відповідальність” на-

чими або обтяжуючими обставинами злочину (наприклад, викрадення офіційного документа утворює склад злочину передбаченого ч. 1 ст. 357 КК, а викрадення особливо важливих документів кваліфікується за ч. 2 ст. 357 КК) тощо.

Предмет злочину необхідно відрізнити від знарядь і засобів вчинення злочину. Якщо предмет злочину - це те, посягаючи на що особа заподіює шкоду об’єкту злочину, то знаряддя та засоби це ті предмети, які використовуються нею для виконання об’єктивної сторони складу злочину. Так, при квартирній крадіжці можуть бути використані такі знаряддя злочину, як відмичка, ключі, лом, а також засоби злочину - автомобіль, на якому можна вивести викрадене майно. Предметом же крадіжки можуть бути різні чужі речі та майно (одяг, їжа, побутова та інша техніка та ін.). Іноді предмет, знаряддя та засоби можуть переходити, так би мовити, «одне в інше». Наприклад, зброя при її викраденні є предметом злочину, а при вбивстві за допомогою цієї зброї - знаряддям вчинення злочину; документ при його підробленні є предметом злочину, а при використанні його для заволодіння чужим майном шляхом обману - засобом вчинення шахрайства.

У ст. 277 КК встановлено відповідальність за руйнування або пошкодження шляхів сполучення, споруд на них, рухомого складу, суден, засобів зв’язку, сигналізації чи автоматики, а також технологічно пов’язаних з ними об’єктів, споруд, якщо це призвело до порушення їх нормальної і безпечної роботи. Як видно, злочин, передбачений цією статтею, є предметним, і його правильна кваліфікація прямо залежить від точного встановлення всіх ознак цього предмета.

Питання про місце і значення предмета злочину, його види важливі для науки кримінального права. Думки криміналістів щодо предмета злочину можна звести до двох протилежних позицій. Одні вважають, що предмет - це стороннє щодо об’єкта злочину правове явище, що не має з ним органічного зв’язку¹. Інші, навпаки, не вбачають якоїсь різниці між ними і роблять висновок про тотожність цих понять, а звідси - про недоцільність розробки самої проблеми предмета злочину². Із останніми поглядами на нашу думку не можна погодитися. «Якщо виходити з положення, що об’єктом будь-якого злочину є суспільні відносини, то звідси, - як указує В. Я. Тацій, - неминуче впливає, що предмет злочину не може цілком збігатися із самими суспільними відносинами, яке б місце він у них не займав. Разом із тим,

¹ Коржанський М.Й. Уголовный закон Украины (научная модель): Монография. – Днепропетровск: Юрид. акад. МВС, 2004. – С.23 – 25.

¹ Советское уголовное право. Часть общая, Л., 1960. С. 246.

² Уголовное право. Часть Общая. 1948. С. 291.

не можна не помітити нерозривний зв'язок предмета із самим об'єктом. Про це, зокрема, свідчить те, що багато предметів злочину водночас входять до складу охоронюваних суспільних відносин як їх предмет. Предмет злочину не можна відривати від об'єкта ще й тому, що він завжди фігурує (є присутнім) у змінених злочином відносинах. У нашому випадку - це відносини, що забезпечують нормальне безпечне функціонування й експлуатацію шляхів сполучення і транспорту, засобів зв'язку і сигналізації та технологічно пов'язаних з ними систем. Ці змінені в процесі вчинення злочину предмети або витісняють предмет охоронюваних відносин, або заміщають їх в об'єкті. Відбувається наче заміна одного предмета іншим, що і служить підставою для виникнення нових, антисоціальних відносин. До того ж предмет злочину є саме тою ознакою злочину, що найчастіше використовується для визначення самого об'єкта, з'ясування його змісту¹.

Треба мати на увазі, що предмет злочину як самостійна ознака злочину завжди існує поруч з об'єктом. Саме об'єкт і предмет у сукупності утворюють самостійний елемент складу злочину. Однак, якщо об'єкт злочину є обов'язковою, то предмет - факультативною ознакою складу злочину².

Деякі вчені розглядають предмет як складову частину об'єкта злочину. Так, М. О. Беляєв зазначає, що «предмет посягання - це елемент об'єкта посягання, впливаючи на який злочинець порушує чи намагається порушити суспільні відносини». Однак далі, аналізуючи механізм завдання злочином шкоди об'єкту, автор сам же відступає від сформульованого ним правильного положення, стверджуючи, що предмет є самостійним структурним елементом будь-яких суспільних відносин³. За такого широкого розуміння предмета злочину неможливо розв'язати питання про розмежування об'єкта і предмета злочину. У зв'язку з викладеним, видається правильним розв'язання цього питання Б.С. Нікіфоровим, який зазначав: «Те, що на сьогодні прийнято називати предметом, співвідноситься з об'єктом не як частини неназваної єдності, розташовані зовнішньо відносно одна одної, а як складова частина цілого - із самим цим цілим, що, окрім «предмета», включає у себе й інші елементи»⁴.

Розв'язання цього питання полягає у визнанні того принципового

обов'язками держави, які виникають з моменту вчинення злочину). Ці відносини виникають саме з метою встановлення єдиної підстави кримінальної відповідальності – наявності в діях особи ознак складу злочину. Лише аналіз наданих матеріалів справи, доведення усіх обставин вчинення суспільно небезпечного діяння, як таких що доводять вину особи можуть обумовлювати визначення у вироку суду реальний обсяг кримінальної відповідальності у будь-якому виді.

На думку В.О. Меркулової, з якою ми згодні, значення інституту кримінальної відповідальності як одного з основних у теорії кримінального права, законодавстві має бути відтворено законодавцем у відповідних кримінально-правових нормах, тим більш у статті, яка визначає завдання КК України. Варто підкреслити, що досить суттєві зміни в зміст цієї норми внесені законодавцем Росії (ст. 2 КК РФ). Відповідно до ч. 2 ст. 2 КК РФ для здійснення визначених кримінальним законодавством завдань Кодекс встановлює підстави та принципи кримінальної відповідальності, визначає, які небезпечні для особи, суспільства та держави діяння визнаються злочинними та встановлює види покарання, інші заходи кримінально-правового характеру за вчинення злочину¹.

Тож якщо тлумачити зміст ч. 1 ст. 2 КК як такої, що визначає кримінальну відповідальність як загальний інститут, який в повному обсязі охоплює і покарання, як свою частину, найбільш типову форму реалізації, – маємо підстави стверджувати про необхідність внесення певних змін у редакцію ст. 1 КК, яка визначає завдання законодавства про кримінальну відповідальність. Зокрема ч. 2 ст. 1 КК сформулювати наступним чином “Для здійснення цього завдання Кримінальний кодекс України визначає, які суспільно небезпечні діяння є злочинами та які форми кримінальної відповідальності, види покарання застосовуються до осіб, що їх вчинили”².

Відповідно потребує удосконалення ч. 2 ст. 2 КК, де у чинному законі йдеться лише про покарання. Доцільніше визначити наступне: “Особа вважається невинуватою у вчиненні злочину і не може бути піддана кримінальній відповідальності та покаранню, доки її вину не буде доведено в законному порядку і встановлено обвинувальним вироком суду”.

Виокремлено цілий Розділ II, якому надана назва “Закон про кри-

¹ Тацій В.Я. Объект и предмет преступления по советскому уголовному праву. С. 55-56.

² Курс советского уголовного права. Часть Общая. Т.1. 1968. 1,303.

³ Курс советского уголовного права. Часть Общая. Т. 1. 1968. С.304.

⁴ Никифоров Б.С. Объект преступления по советскому уголовному праву. С.130.

¹ Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. - М.: Вердикт, 1996. – С.8.

² В.О. Меркулова Кримінальна відповідальність: окремі теоретичні та соціально-правові аспекти: Монографія. – Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2007. – С. 51.

дальність набуває індивідуального характеру. Автор вважає що саме це маєтись на увазі, коли в рішенні Конституційного Суду України від 27 жовтня 1999 р. у справі про депутатську недоторканність зазначено, що кримінальна відповідальність настає з дня вступу в законну силу обвинувального вироку суду. Базуючись на таких обґрунтуваннях робиться висновок, що вчинення злочину є фактичною (матеріальною) підставою відповідальності, склад злочину – основною правовою (юридичною) підставою кримінальної відповідальності, а обвинувальний вирок інтегрує правове значення фактичних та юридичних обставин, і є формальною (процесуальною) підставою кримінальної відповідальності. До того ж пропонується у ст. 2 КК поняття “підстава кримінальної відповідальності” викласти у множині – “підстави кримінальної відповідальності”¹.

Така позиція автора видається суперечливою. Навіть складається враження що існують різні підстави кримінальної відповідальності та покарання. Уважаємо суд саме той державний орган, який має підтвердити чи не підтвердити обвинувачення особи, довести її вину у вчиненні злочину. І поки він не розбереться у всіх обставинах справи він не має права визначатися із наявністю чи відсутністю вини, її ступенем. Лише коли суд вважатиме остаточно доведеною вину особи, він має приймати рішення щодо доцільності застосовування чи не застосовування кримінальної відповідальності, її обсягу, виду та розміру покарання. Проте суд може припинити справу і звільнити особу від кримінальної відповідальності, не намагаючись впевнитися у наявності вини особи (за умов визначених законом). Але це буде компромісне рішення, яке базується на першочерговому значенні дещо інших позицій ніж доведення вини особи та невідворотність її відповідальності та покарання. До речі особа, яка вчинила злочин, може з таким рішенням і не погодитися. Тож навіть такий поверховий підхід до розгляду цієї проблеми надає підстави вважати, що виникнення обов’язку понести відповідальність з моменту набуття чинності законом про кримінальну відповідальність у разі його порушення, виникнення кримінально-правових відносин з моменту вчинення злочину та виникнення кримінальної відповідальності з моменту набуття чинності вироку суду за часом не співпадають. З моменту вчинення злочину виникає обов’язок понести відповідальність, як складова змісту кримінально-правових відносин (поряд із правами та

¹ Соловій Я.І. Межі кримінальної відповідальності: Дис... канд. юрид. наук, НАВСУ, К., 2004. – С. 11, 45, 52-53.

положення, що предмет злочину і предмет суспільного відношення як елементи об’єкта злочину - не одне і те ж. Кожен предмет має свої, йому характерні ознаки і соціальну роль, виконує властиве тільки йому правове призначення. Предметом суспільних відносин, як об’єктом злочину, справедливо називається все те, із приводу чого чи у зв’язку з чим існують саме ці відносини¹.

Предметом злочину слід вважати «будь-які речі матеріального світу, із певними властивостями яких кримінальний закон пов’язує присутність у діях особи ознак конкретного складу злочину»².

У вченні про загальне поняття складу злочину предмет виступає як факультативна ознака складу злочину. У конкретному ж складі, коли його названо безпосередньо в законі, він є його необхідною обов’язковою ознакою, і має бути встановлений для правильної кваліфікації злочину. Більш того, у тих випадках, де предмет є обов’язковою ознакою, саме його найчастіше встановлюють раніше за інших, і нерідко з допомогою одержаних про нього даних виявляють решту ознак злочину. Це характерно і для злочину, зазначеного у ст. 277 КК. У цих випадках саме зруйнуванні або пошкодженні шляхи сполучення, або транспортні засоби, споруди на них, рухомий склад, судна, засоби зв’язку і сигналізації устанавлюється раніше за всіх, і його аналіз дає можливість з’ясувати й інші елементи цього складу, характер діяння, спосіб вчинення злочину.

Злочин, передбачений у ст. 277 КК, як уже згадувалося, є предметним, і його правильна кваліфікація прямо залежить від точного встановлення всіх ознак цього предмета.

Закон про кримінальну відповідальність визначає вичерпний перелік цих предметів, відносячи до них: а) шляхи сполучення, споруди на них та пов’язані з ними об’єкти; б) залізничний, водний, повітряний транспорт (судна); в) засоби зв’язку; г) засоби сигналізації, а на залізничному транспорті засоби сигналізації і зв’язку (блокування), автоматики як система забезпечення безпеки в єдиному понятті безпеки шляхів сполучення (залізничних колій).

Зміст диспозиції ст. 277 КК не виключає можливості віднесення до предмету цього злочину шляхів сполучення, засобів зв’язку та сигналізації автотранспорту (наприклад, умисне виведення з ладу дорожнього світлофора або розриву полотна автомагістралі). Однак на

¹ Глистин В.К. Проблемы уголовно-правовой охраны общественных отношений. С.47.

² Уголовное право Украины. Общая часть: Ученик / Под ред. М.И. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тация. Харьков: Право, 1998. С.78.

практиці дана норма застосовується надто рідко і лише у випадках пошкодження відповідних предметів злочину залізничного, повітряного і водного транспорту¹.

Якщо руйнування або пошкодження не спричинило суспільно небезпечних наслідків у вигляді шкоди названим предметам, то немає складу злочину, передбаченого ст. 277 КК. Диспозиція цієї статті є бланкетною, через це для з'ясування характеру предмета даного злочину слід звернутися до відповідних нормативних актів.

Як видно з норми закону, шляхи сполучення і транспортні засоби можна визначити двома важливими характеристиками:

1) це один або декілька шляхів сполучення і транспортних засобів із усіма об'єктами і спорудами, пов'язані єдиним процесом, транспортування що функціонують як єдина система;

2) основне завдання шляхів сполучення і транспортних засобів – здійснення транзитних, міждержавних, міжрегіональних поставок вантажів, їх транспортування споживачам та перевезення пасажирів.

Промислові трубопроводи не є предметом розглядуваного складу злочину, а їх пошкодження передбачає відповідальність на загальних підставах, у тому числі за статтею 292 КК.

Виходячи з цього, пропонуємо змінити текст кримінально-правової норми для уникнення тавтології в її формулюванні. Таким чином, в диспозиції ст. 277 має йти мова про руйнування чи пошкодження шляхів сполучення, споруд на них і транспортних засобів, а також технологічно пов'язаних з ними засобів зв'язку, сигналізації, автоматики тощо.

Порушення правил безпеки руху та експлуатації цих видів транспорту вчинюється шляхом дії або бездіяльності.

Щоб з'ясувати зміст порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту, треба звертатися до нормативних актів, чинних на залізничному, водному і повітряному транспорті. В тих же нормах містяться вимоги щодо доброякісного ремонту транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку (див., наприклад: Правила технічної експлуатації залізниць України, Правила польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 16 квітня 2003 р. №293 // ОВУ. - 2003.

Шляхами сполучення на залізничному транспорті визнаються –

вчиненні злочину і не може бути піддана кримінальному покаранню, доки її вину не буде доведено в законному порядку і встановлено вироком суду, – відносить це суто до визначення доцільного виду та терміну покарання¹.

Тож цей підхід є підставою до певних міркувань. Зокрема щодо того, що визначення у ч. 2 ст. 2 КК саме поняття покарання, а не кримінальної відповідальності, є данина саме тим концепціям, що вважають підставою кримінальної відповідальності факт вчинення злочину (фактична підстава). Підставою застосування покарання, як інституту, в якому знаходить реалізацію матеріальна (реальна) кримінальна відповідальність, – склад злочину (юридична підстава) та – набуття чинності вирок суду (формальна підстава).

Досить конкретно доводить це у своєму дисертаційному дослідженні Я.І. Соловій. Цікавим є хід його роздумів щодо підстав кримінальної відповідальності, які розглядаються у співвідношенні із визначенням моменту виникнення кримінальної відповідальності. Так стверджується, що аналіз ст. 2 КК України зобов'язує в якості підстави кримінальної відповідальності розглядати не просто злочин чи склад злочину, а факт вчинення діяння, яке містить ознаки складу злочину. Наголос робиться на тому, що у злочині як у реальній події зовнішнього світу (юридичному факті) міститься реальний (фактичний), відносно самостійний склад (реальний об'єкт злочину, фактичні обставини діяння, дійсно існуюча людина – суб'єкт, що здійснив наявне посягання з його індивідуально неповторимим відбиттям у суб'єктивній стороні, відношенням до вчиненого злочину). Тож фактичний склад злочину, певна спрямованість поведінки суб'єкта, розглядається автором як фактична підстава кримінальної відповідальності. До того ж підкреслюється первинне значення саме фактичного (матеріального) складу над юридичним, сконструйованим шляхом узагальнення типових ознак реально існуючих суспільно небезпечних діянь. А якщо і йдеться про юридичний склад як підставу кримінальної відповідальності, то мається на увазі, на думку автора, його відтворення у конкретному виявленні його реального буття – фактичному складі злочину. Оскільки кримінальна відповідальність має індивідуальний характер, необхідною формальною (процесуальною) підставою кримінальної відповідальності є обвинувальний вирок суду, в якому особа визнається винною у вчиненні злочину, в якому відпові-

¹ Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України. – 4-те вид.; переробл. та доповн. / Відп. ред. С.С. Яценко. – К.: А.С.К.; 2006. – С. 579 – 585.

¹ Соловій Я.І. Межі кримінальної відповідальності. – Дис... канд. юрид. наук. – К., НАВСУ, 2004. – С. 45, 49.

призначення конкретного покарання за вчинений злочин, що таке ототожнення було б можливе лише за наявності абсолютно визначених каральних санкцій. Грунтуючись на цьому положенні, колектив авторів Курсу радянського кримінального права (1970 р.) наголошував на тому, що при встановленні підстав кримінальної відповідальності закон не потребує поряд із констатацією складу злочину в діяннях особи встановлювати додаткову сукупність інших ознак, які характеризують особистість людини, яка вчинила злочин, властивості вчиненого діяння, його наслідки, умови, за яких це діяння було вчинене. Тобто такі ознаки, які мають значення для вирішення питання звільнення від кримінальної відповідальності (хоч все одно перед цим мають бути встановлені підстави кримінальної відповідальності), для вирішення судом питання щодо призначення конкретної міри покарання. Обираючи найбільш доцільний обсяг кари в межах відносно-визначених санкцій, керуючись положеннями Загальної частини КК, суд взагалі може для вирішити питання про можливість (отже підстави) звільнення від покарання¹.

В.О. Меркулова доцільно ставить запитання чи маємо ми розуміти, що можуть бути різні підстави кримінальної відповідальності та покарання? Оскільки питання співвідношення покарання і кримінальної відповідальності автори не торкаються, то складається враження, що ці інститути не розглядаються у взаємозв'язку, як ціле та складова частина цього цілого. На нашу думку, ця позиція додатково підтверджує саме про такий взаємозв'язок. Ми маємо говорити саме про підстави кримінальної відповідальності, як такої, що за своїм змістом у повному обсязі передбачає призначення та реальне виконання покарання. Сукупність ознак, яка розглядається як самостійна підстава для призначення (не призначення) покарання має розглядатися, на наш погляд, як підстава для диференціації та індивідуалізації як кримінальної відповідальності так і покарання. За її дослідженням в одному із сучасних досліджень наводиться дещо інша точка зору (Я.І. Соловій). Зокрема йдеться про те, що момент виникнення кримінально-правових відносин та кримінальної відповідальності (з моменту вчинення злочину) не співпадає і практично не може збігатися з моментом офіційного визнання особи винною у вчиненні злочину та застосування до неї відповідного покарання. Тож автор, аналізуючи зміст ч. 2 ст. 2 КК про те, що особа вважається невинуватою у

¹ Курс советского уголовного права. Часть Общая. В 6 т. Т. III. Наказание / Ред. кол.: А.А. Пионтковский, П.С. Ромашкин, В.М. Чиховцев. – М.: Наука, 1970. – С. 14-18.

комплекс споруд і пристроїв, що утворюють дорогу з направляючою рейковою колією для руху залізничного рухомого складу (залізничне полотно з рейками, шпалами, насипом на магістральних і під'їзних шляхах) – вагонів всіх видів, локомотивів та моторейкового транспорту (див. п.6 ст.1 Статуту залізниць України, затвердженого постановою КМ від 6 квітня 1998 р. № 457 // ОВУ. - 1998. - №14. - С. 150), проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують безпеку його діяльності (див.: Правила технічної експлуатації залізниць України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996р. №411 // ОВУ. - 1997. - Число 8, книга друга. - С.212-298). До споруд на шляхах сполучень треба відносити пасажирські та вантажні платформи, навантажувально-розвантажувальні рампи, мости, віадуки, шляховоди, тягові станції й опори фунікулерів, канатних доріг, шлагбаумів, тунелі, естакади, підпірні стіни, сітки для попередження падіння каміння тощо, гідровузли, шлюзи, причали, бакени, маяки, шляхові знаки, тощо.

Теорія кримінального права, нормативна база і судова практика відносять до залізничного транспорту метрополітен і не відносять фунікулер (див. коментар до ст.291 КК) та трамвай (див. коментар до ст.286 КК).

Водний транспорт - це судна внутрішнього плавання, змішаного плавання ріка-море" та морські судна, що використовуються у каботажному (внутрішньому) або закордонному сполученні морем, річками, озерами чи іншими водоймами (див. Положення про порядок розслідування і обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України, затверджене наказом Міністерства транспорту від 5 листопада 2003 р. №857 // ОВУ. - 2004. - №3. - Ст.150).

До суден належать самохідні чи несамохідні плаваючі споруди (крім маломірних), що використовуються: для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, для рибного чи іншого морського промислу, розвідки і видобування корисних копалин, рятування людей і суден, що зазнають лиха на морі, буксирування інших суден та плаваючих об'єктів, здійснення гідротехнічних робіт чи підйому майна, що затонуло в морі; для несення спеціальної державної служби (охорона промислів, санітарна і карантинна служби, захист моря від забруднення тощо); для наукових, навчальних і культурних потреб; для спорту і відпочинку (див.: п.1.7 Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, за-

твердженого наказом Міністерства транспорту від 20 листопада 2003 р. №904 // ОВУ. - 2004. - №52. - Том 2. - Ст. 2844).

До водного транспорту належать також порти та термінали; підприємства, що утримують та обслуговують судноплавні шляхи, інші гідротехнічні та інженерні споруди об'єктів водного транспорту; лоцманські служби; служби і пости регулювання руху суден; гідрографічні підприємства (установи); морські та річкові аварійно-рятувальні служби, підрозділи; підприємства морського зв'язку та зв'язку на внутрішніх водних шляхах; інші підприємства, організації, установи, діяльність яких пов'язана із забезпеченням безпеки судноплавства (п.4.2 зазначеного Положення).

В той же час маломірне судно, тобто "самохідне судно з головним двигуном потужністю менш як 75 кінських сил і несамохідне судно валовою місткістю менш як 80 реєстрових тонн, моторне судно (незалежно від потужності двигуна), а також плавзасіб, що не є судном (гребний човен вантажопідйомністю менше 100 кілограмів, байдарки вантажопідйомністю менше 150 кілограмів, надувний плавзасіб вантажопідйомністю менше 225 кілограмів, пліт, водний велосипед тощо), незалежно від форми власності на нього, не відноситься до водного транспорту в розумінні ст. 277 КК (див. постанову КМ від 27 липня 1998 р. №1147 // ОВУ. - 1999. - №30. - Ст. 1528). Про кваліфікацію порушень чинних на водному транспорті правил при експлуатації маломірних суден та інших плавзасобів (див. коментар до ст. 291 КК).

Належність водного судна не впливає на кваліфікацію злочину, крім випадків, що стосуються військових суден (див. п.4 коментарю до ст. 6 та коментар до ст.417 КК).

Повітряний транспорт включає повітряні транспортні засоби. Це повітряні судна - літальні апарати, які тримаються в атмосфері за рахунок їх взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні, і здатні маневрувати в тривимірному просторі (ч. 2 ст. 15 ПК // ЗУ. Том 5. - К., 1996. - С. 128), а саме: літаки, гелікоптери, дирижаблі, планери тощо. Структуру повітряного транспорту утворюють також аеропорти, аеродроми, вертолітні майданчики та їх комунікації.

Належність повітряного судна не впливає на кваліфікацію злочину, крім випадків, що стосуються військових суден (див. п. 4 коментарю до ст. 6 та коментар до ст. 416 КК).

Засоби зв'язку - це телефонні, телеграфні, радіорелейні та інші

значених у ч. 1 ст. 1, Кримінальний кодекс визначає, які суспільно небезпечні діяння є злочинами та які покарання застосовуються до осіб, що їх вчинили.

Водночас у ч. 1 ст. 2, яка визначає, що "підставою кримінальної відповідальності є вчинення особою суспільно небезпечного діяння, яке містить склад злочину, передбаченого цим Кодексом", – без наявності будь-якої послідовності вже йдеться про підстави кримінальної відповідальності і нічого не згадується про покарання. До речі у аналогічній ст. 3 КК 1960 року, йшлося "кримінальний відповідальності та покаранню підлягає лише особа...", тобто про кримінальну відповідальність та покарання йдеться окремо, що надавало підстави окремим науковцям розглядати їх як самостійні правові інститути. Редакція ч. 1 ст. 2 КК 2001 р. є більш досконалішою і дозволяє розглядати кримінальну відповідальність як більш загальний правовий інститут, який за своїм змістом охоплює і покарання як свою окрему форму, найбільш сувору.

Проте у ч. 2 ст. 2 КК, в якій ідеться про те, що "особа вважається невинуватою у вчиненні злочину і не може бути піддана кримінальному покаранню, доки її вину не буде доведено в законному порядку і встановлено обвинувальним вироком суду", – знову ж таки законодавець визначає лише один наслідок доведення в законному порядку вини особи у вчиненні злочину – можливість за вироком суду піддати цю особу покаранню. Тож співставлення змісту лише цих двох норм вже свідчить не на користь чіткості у визначенні співвідношення кримінальної відповідальності та покарання. Зміст ч. 2 ст. 1, ч. 2 ст. 2 КК можна розглядати як підтвердження тотожності кримінальної відповідальності та покарання. Зміст ч. 1 ст. 2 КК, – як підтвердження, що кримінальна відповідальність більш загальний кримінально-правовий інститут, який охоплює за своїм змістом покарання, як один із засобів реалізації кримінальної відповідальності.

Спостерігається досить різне тлумачення змісту ч. 1 ст. 2 КК. Насамперед дискусії пов'язані з тим, чи маємо розуміти цю норму як таку, що визначає єдину підставу як кримінальної відповідальності, так і покарання? Чи кримінальна відповідальність має єдину, чи декілька підстав? Більшість криміналістів, судова практика та чинне законодавство доводять, що єдиною підставою кримінальної відповідальності є наявність в діянні особи ознак складу злочину.

На сторінках спеціальної літератури доводиться теза, що підстави кримінальної відповідальності не можна ототожнювати з підставами

рання, вкладав у нього набагато ширший зміст, ніж той, що відтворюється у конкретному виді покарання.

Як зазначає В.О. Меркулова на перший погляд маємо виходити з того положення, що в кожному конкретному випадку, коли законодавець говорить про кримінальну відповідальність (відповідальність) має на увазі саме кримінальну відповідальність як таку, а коли говорить про покарання – тільки покарання, як найбільш суворий вид кримінального примусу. Тоді є всі підстави для певних міркувань щодо розуміння змісту ст.ст. 2, 65, 66, 67 КК. Так у ч. 1 ст. 2 йдеться про підстави кримінальної відповідальності, проте ч. 2 ст. 2 вже зазначає, що особа не може бути піддана кримінальному покаранню, доки її вину не буде доведено в законному порядку. В ст.ст. 65-67 КК визначаються загальні засади призначення покарання, обставини, які пом'якшують та обтяжують покарання. Отже звернення до змісту цих норм породжує певні запитання: “Чи правильним є розуміння, що визнання судом особи винною і винесення вироку тягне реалізацію кримінальної відповідальності, відповідно до ч. 2 ст. 2 КК, тільки у формі покарання, що загальні правила призначення покарання, визначені ст. 65 КК, стосуються лише факту визначення судом виду і терміну конкретного покарання?” Теж саме стосується обставин, які пом'якшують та обтяжують відповідальність. Це помилкове припущення хоча б тому, що суд враховує всі обставини справи, характер і ступінь суспільної небезпеки вчиненого злочину, особистість винного, обумовлені ст. 65 КК як правила призначення покарання, і у випадках ухвалення рішення про застосування примусових заходів виховного характеру до неповнолітнього (ст.ст. 97, 105 КК), і приймаючи рішення про застосування звільнення від покарання з випробуванням (ст.ст. 75-79 КК), тощо.

Цей приклад доводить доцільність взагалі дослідити всі розділи чинного КК, методологічно порівняти із попереднім законодавством, приймаючи до уваги чинні позиції науковців щодо розглядуваних проблем. Метою є визначення: який зміст вкладає законодавець в поняття кримінальна відповідальність та покарання, використовуючи їх у різних розділах та статтях КК, на який рівень співвідношення цих понять маємо бути зорієнтовані у правозастосуванні, які подальші шляхи законодавчого закріплення цих інститутів кримінального права.

Так у Розділі I “Загальні положення” у ч. 2 ст. 1 КК (практично без змін відповідно до попереднього законодавства) йдеться про те, що для здійснення завдань кримінально-правової охорони об'єктів, ви-

пристрої, що забезпечують одно-, дво- чи багато направлену передачу інформації між особами, що керують транспортними засобами чи забезпечують безпеку їх руху. Це також вежі, антени, повітряні і кабельні лінії, проміжні та кінцеві пристрої ліній зв'язку та інші пристрої, що використовуються для організації електричного чи іншого зв'язку.

Лінії технологічного зв'язку входять до складу лінійних споруджень та об'єктів забезпечуючих усі види транспорту, служать для централізованого керування їх роботою і є технічною базою для автоматизованої системи управління. Технологічний зв'язок шляхів сполучення, усіх видів транспорту складається з лінійних, станційних і об'єктових споруджень, об'єктів навігації, тощо. До лінійних споруджень відносяться магістральні і з'єднувальні кабелі, повітряні лінії зв'язку і лінії місцевих мереж промислових площ і житлових селищ, підсилювальні автоматичні пункти, що не обслуговуються. До станційних споруджень відносяться вузли зв'язку, які обслуговуються, радіорелейні станції з антенно-фідерними системами і енергоспорудами¹, диспетчерські пункти та станції керування всіма видами транспорту (суден).

Засоби сигналізації – це світлофори, семафори, локатори, системи телеметрії та дистанційного керування, радіостанції, пеленгатори радіомаяки і маяки, тощо. Окрім цього, засобами, що забезпечують безпечне (безаварійне) функціонування усіх видів транспорту, є також система централізації та блокування на залізничному транспорті, яка нерозривно пов'язана з сигнальними приборами. Так, наприклад центральні пункти сигналізації та зв'язку залізниць, станції електричного захисту обладнані засобами сигналізації їхнього стану. Сигнал подається до диспетчера у разі відхилення показань від заданих показників².

Сигнали на транспорті служать для забезпечення безпеки руху. Сигнал є наказом і підлягає безумовному виконанню. Працівники транспорту повинні використовувати усі можливі засоби для виконання вимог сигналу. Сигнал - умовний видимий чи звуковий знак, за допомогою якого подається певний наказ. Сигнальний знак - умовний видимий знак, за допомогою якого подається наказ або вказівка

¹ Галеев В.В., Карпачев М.З., Харламенко В.И. Магистральные нефтепроводы. М.: Недра, 1988. С. 43-44.

² Стальский В.В., Житомирский О.Р. Автоматизация магистральных трубопроводов. М., 1961. С.10-11.

певній категорії працівників. До сигнальних знаків належать граничні стовпчики, знаки, що означають межі станції, свистки, системи відключення і включення струму тощо. Наприклад, на залізничному транспорті основними засобами сигналізації є світлофори або семафори (див. розділ 6 Правил технічної експлуатації залізниць України).

На морському та водному транспорті засобами сигналізації є пристрої для подачі умовної інформації: берегові і плавучі засоби навігаційного устаткування (маяки, навігаційні знаки, вогні, створи, буї, бакени і віхи), радіомаяки і берегові засоби туманної сигналізації, призначені для безаварійного плавання суден і забезпечення їхнього руху по найкоротшому шляху.

Із законодавчого опису шляхів сполучення і транспортних засобів, як і з самого аналізу ст. 277 КК можна зробити важливий висновок про властиві цим предметам ознаки. Ці ознаки мають юридичне значення. До них слід віднести: 1) спеціальне цільове призначення цих предметів; 2) придатність їх для нормального (безаварійного) функціонування; 3) визнання їх джерелами підвищеної небезпеки чи предметами, що входять до технічної системи як складові елементи, що забезпечують нормальне функціонування таких джерел; 4) функціонування цих предметів строго регламентовано не тільки їхнім технічним призначенням, але й відповідним законодавчим і нормативним розпорядженням, чим визначається їх правовий статус.

1) Спеціальне (цільове) призначення об'єктів шляхів сполучення і транспортних засобів полягає в тому, що вони забезпечують нормальне (безаварійне) функціонування всіх видів транспорту і тим самим – технологічне за графіком, нормальне транспортування вантажів і пасажирів.

2) Під придатністю слід розуміти такий технічний і інший стан чи становище елементів шляхів сполучення і транспортних засобів, за яких вони можуть бути використані за своїм прямим призначенням (переміщення вантажів та пасажирів). Таким чином, пошкодження непридатних для експлуатації об'єктів шляхів сполучення і транспортних засобів (наприклад, окремих ділянок залізниці, споруд, об'єктів зв'язку, ліній електропередач і т. ін.) не може кваліфікуватися за ст. 277 КК. Не можна вважати предметами цього посягання придатні для експлуатації, але недіючі (запасні, законсервовані й ін.) об'єкти, шляхів сполучення, транспорту, сигналізації зв'язку, бо їх можна ввести в експлуатацію тільки після попередньої перевірки їхньої придатності, виявлення й усунення можливих несправностей. Відповідно до чин-

дження з призначенням покарання і звільненням від його відбування, засудження і звільнення від відбування покарання із випробуванням. Якщо розглядати покарання як конкретний його вид, – засудження не є елементом покарання. Але засудження винної особи – це обов'язкова умова призначення покарання, без засудження немає і покарання. Проте, як на нашу думку, ці концепції взаємопов'язані з такими питаннями як співвідношення кримінальної відповідальності та покарання, стан відтворення цього співвідношення у чинному законодавстві про кримінальну відповідальність.

Аналіз сукупності кримінально-правових норм, визначених у розділах Загальної частини КК, дозволяє виокремити такі групи норм, які визначають систему покарань; підстави, порядок та умови призначення покарань; підстави, умови та порядок звільнення від покарань, тобто як такі, де йдеться безпосередньо про покарання, як форму державного примусу, яка застосовується до винної особи. КК містить також норми, де одночасно використовує і термін “кримінальна відповідальність” і термін “покарання”. Насамкінець чимало в чинному законодавстві про кримінальну відповідальність норм, в яких законодавець оперує лише поняттям “кримінальна відповідальність”.

Не викликає сумнівів те, що законодавцем надається належна увага такому кримінально-правовому інституту як кримінальна відповідальність, що поняття кримінальна відповідальність є основоположним у науці кримінального права. Проте, використовуючи неодноразово це словосполучення в окремих розділах Загальної частини Кримінального кодексу, законодавець не визначає поняття та зміст кримінальної відповідальності, системи її форм, співвідношення останніх із кримінальним покаранням.

Існуванню позиції, що визначення сутності та змісту кримінальної відповідальності – надто складне питання, яке не має однозначного вирішення, – сприяє передусім саме чинне законодавство, яке не тільки не надає визначення поняття та форм кримінальної відповідальності, але й містить кримінально-правові норми, які аж ніяк не сприяють уточненню сутності цього інституту, його змісту, форм, мети, критеріїв розмежування із покаранням.

Аналіз змісту деяких кримінально-правових норм Загальної частини КК справедливо викликає міркування: що в даному конкретно-му випадку мав на увазі законодавець? Лише покарання як форму реалізації кримінальної відповідальності, чи і покарання, і кримінальну відповідальність як таку, або, використовуючи поняття пока-

відбувається саме в напрямку розмежування між поняттями кримінальна відповідальність та покарання. Проте чіткої відповіді щодо відмінності та співвідношення між цими інститутами не надається. Автор лише підкреслив, що “не підтримує точку зору, що відмінність між кримінальною відповідальністю та покаранням полягає у різному обсязі прав і обов’язків на різних стадіях кримінального процесу”¹. Ми підтримуємо висновки В.О. Меркулової що використання такого широкого поняття як “стадії кримінального процесу” не відтворює безпосередньо сутності кримінальної відповідальності та покарання, оскільки вони можуть охоплювати певний обсяг обмежень прав особи ще до ухвалення вироку. Проте, якщо дотримуватися позиції, що кримінальна відповідальність починається із набуття чинності вироком суду, – саме різний обсяг прав та обмежень, властивий різним формам кримінальної відповідальності відрізняє покарання (реальне виконання якого є найсуворішою формою кримінальної відповідальності) від інших її форм. До того ж вона вважає що точка зору вказаного полягає в тому що кримінальна відповідальність і покарання вживаються нарізно, у зв’язку із тим, що вони відображають негативні наслідки, які можуть наступити для особи, яка вчинила злочин, – загалом є правильною, але надто загальною, навіть абстрактною².

Таким чином аналіз навіть цієї загалом незначної кількості спеціальних досліджень підтверджує наявність досить різноманітних позицій науковців стосовно співвідношення кримінальної відповідальності та покарання.

Той факт, що підстави для різного розуміння співвідношення кримінальної відповідальності та покарання є чинними і на сьогодні, підтверджує системно-правовий та історичний аналіз змісту окремих розділів чинного та попереднього Кримінального кодексів України³.

Помилковість як першої точки зору (отождошення кримінальної відповідальності та покарання), так і другої (покарання не включається в кримінальну відповідальність) підтверджується існуванням таких форм кримінальної відповідальності, що реалізуються лише у факті засудження винної особи без призначення покарання, засу-

них норм і правил, шляхи сполучення і транспортні засоби, до введення в експлуатацію, мають бути випробувані за відповідними технологіями. Результати випробувань оформляються актом.

Предметом досліджуємого злочину не є: а) шляхи сполучення, ще не прийняті до експлуатації, у стадії будівництва; б) рухомий склад, судна, ділянки шляхів сполучення, що ремонтуються, й під час ремонту вони не експлуатувалися; в) засоби сигналізації і зв’язку у вказаному стані.

Однак предметом даного злочину слід визнати шляхи сполучення, потяги, судна та інші види транспортних засобів, засоби сигналізації і зв’язку, що технологічно пов’язані з основним виконанням задач транспорту, призначені для іншого спільного використання (зняття пікових навантажень при зміні розкладу руху потягів, суден, а також при пошкодженні основних ліній) і які є в режимі експлуатації.

3) Всі види транспорту, та об’єкти технологічно пов’язані з забезпеченням їх руху є джерелами підвищеної небезпеки або входять до технічної системи як складові елементи, що забезпечують нормальне функціонування таких джерел. Відповідно до теорії цивільного права, під джерелом підвищеної небезпеки слід розуміти «діяльність, пов’язану з використанням певних предметів (головним чином, різноманітних видів техніки і транспортних засобів), яка не піддається у процесі експлуатації постійному і загальному контролю людини, а також діяльність по використанню, транспортуванню, збереженню предметів, речовин та інших об’єктів виробничого, господарського, або іншого призначення, які мають такі ж самі властивості згідно роз’яснень пункту 4 Постанови Пленуму Верховного Суду України № 6 від 27 березня 1992 р. «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди», таким чином вони зумовлюють високий ступінь імовірності завдання шкоди»¹. Найбільш характерними ознаками джерела підвищеної небезпеки є: а) неможливість повного контролю збоку людини; б) наявність шкідливих властивостей; в) велика ймовірність завдання шкоди. Шляхи сполучення пролягають різноманітними місцевостями, у тім числі болотистими, поблизу лісів і річок і, тому безперервний контроль людини за функціонуванням наземних видів транспорту неможливий. Це здійснюється високим, технічним рівнем засобів сигналізації і зв’язку, а також, систем автоматизації управління, наприклад, залізничного транспорту.

¹ Коломієць Ю.Ю. Невідворотність кримінальної відповідальності: правова природа та зміст: Дис... канд. юрид. наук. - Одеса: ОНЮА, 2005. – С. 86-87.

² Коломієць Ю.Ю. Невідворотність кримінальної відповідальності: правова природа та зміст: Дис... канд. юрид. наук. - Одеса: ОНЮА, 2005. – С. 87.

³ Кримінальний кодекс України. Зі змінами та доповненнями станом на 1 травня 1998 року. – К.: Право, 1998. - 142 с.; Кримінальний кодекс України. За станом на 15 серпня 2005 року. – Х.: Одісей, 2005. – 224 с.

¹ Цивільний кодекс України. - Х.: ТОВ «Одісей», 2007. – 424 с. – Ст. 1187.

Підвищена суспільна небезпека руйнування, пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, а зокрема пошкодження полягає у тому, що при вчиненні даного виду злочину часто виникає загроза життю, здоров'ю людей, матеріальним цінностям, тощо. При пошкодженні складових елементів, технічних систем усіх видів транспорту, засобів зв'язку і сигналізації, змінюється режим роботи окремих пристроїв складної технічної системи їх забезпечення, що може призвести до вказаних у ст. 277 суспільно небезпечних наслідків.

4) Функціонування цих предметів суворо регламентовано відповідними нормативними приписами, що і визначає їхній правовий статус. Однією з умов, що гарантують безпечність експлуатації усіх видів транспорту, транспортування вантажів і пасажирів, є суворе регламентування нормами права режиму роботи окремих пристроїв і елементів шляхів сполучення та об'єктів забезпечення їх функціонування. Діючі інструкції усіх видів транспорту встановлюють, що окремі пристрої й елементи мають відповідати затвердженій проектній документації і технічним умовам. На їх основні на шляхи сполучення, їх об'єкти, споруди, пристрої і механізми, засоби сигналізації, зв'язку і автоматики мають бути технічні паспорти й експлуатаційні характеристики. Встановлюючи особливе правове положення вказаних елементів і пристроїв, держава вводить той масштаб належної і можливої поведінки суб'єктів права які є оптимальними в умовах експлуатації й використання корисних властивостей шляхів сполучення і транспортних засобів.

Підбиваючи підсумки, відзначимо, що відсутність хоча б однієї з указаних ознак, які знаходяться між собою у взаємозв'язку, виключає можливість говорити про предмет руйнування або пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів та об'єктів їх функціонування. Через це руйнування або пошкодження предмета злочину що досліджується, не має зазначеного правового статусу і не може бути кваліфікований за ст. 277 КК. Винні можуть нести відповідальність за ст. 194 (умисне знищення або пошкодження майна), або за іншими статтями КК.

реакцією держави на злочин, уособлює у собі основний спосіб реалізації кримінальної відповідальності. Стверджував, що сутність покарання – це кара взагалі, а зміст покарання – це та кара, яка властива конкретному покаранню. Автор визнавав покарання в конкретному виді – формою кримінальної відповідальності, оскільки визнавав і інші форми реалізації кримінальної відповідальності, які передбачали звільнення особи від реального відбування покарання. Ті випадки, коли кримінальна відповідальність не припиняється, проте реалізується не шляхом застосування кримінального покарання, а в інших заходах кримінально-правового характеру (примусових заходах виховного характеру, умовному засудженні, умовному засудженні з обов'язковим залученням до праці), – автор розглядав як особливу реалізацію кримінальної відповідальності¹.

М.Й. Коржанський стверджує, що оскільки “закон окремо встановлює норми про відповідальність (статті 3-10 КК) і норми про покарання (статті 50-64 КК), окремими нормами передбачається звільнення особи, яка вчинила злочин, від кримінальної відповідальності (статті 44-49 КК), а окремими – про звільнення від покарання (статті 74-87 КК)”, – отже “відповідальність – не покарання, а покарання – не відповідальність”². Не зовсім є зрозумілим, який зміст автор вкладає в ці слова, в це визначення? Чи маємо їх розуміти як такі, що підтверджують той факт, що кримінальна відповідальність це не лише покарання, як і те, що покарання не вичерпує повністю зміст кримінальної відповідальності? Якщо так, з цим маємо погодитися. Якщо автор пропонує розглядати ці два основні інститути кримінального права як самостійні і за змістом і за сутністю, а тож визначені нарізно в чинному законодавстві, – маємо зауважити, що відповідь на це питання можемо отримати лише на підставі аналізу та співставлення за змістом усіх кримінально-правових норм, де використовується поняття кримінальна відповідальність та покарання.

Питання співвідношення “кримінальної відповідальності” та “покарання” розглядає у своїй дисертації з проблем невідворотності кримінальної відповідальності Ю.Ю. Коломієць, яка дотримується позиції, що кримінальна відповідальність та покарання не ідентичні, що реформування законодавства про кримінальну відповідальність

¹ Стручков Н.А. Уголовная ответственность и ее реализация в борьбе с преступностью. – Изд-во Саратовского ун-та, 1978. – С. 63, 78.

² Коржанський М.Й. Презумпція невинуватості і презумпція вини: Монографія. – К.: Атіка, 2004. – С. 119-120.

льну відповідальність). Отже в цих випадках про тотожність говорити не приходится і навіть більше¹. Той факт, що у ст. 3 КК 1960 р. йдеться про те, що “кримінальній відповідальності і покаранню підлягає лише особа, винна у вчиненні злочину...”, а отже говориться про кримінальну відповідальність і покарання окремо, – дозволив деяким авторам заперечувати, що кримінальна відповідальність і покарання співвідносяться між собою як ціле і частина і стверджувати, що кримінальна відповідальність і покарання, хоча і співвідносні, але самостійні поняття, вони не ідентичні і не поглинають один одного².

Проте в більшості спеціальних досліджень з проблеми визначення співвідношення між кримінальною відповідальністю та покаранням доводиться позиція, що покарання є певною формою кримінальної відповідальності, отже її невід’ємною складовою. Так в підручниках УРСР 60-х років ХХ ст. особливого значення надавалося тому факту, що в законодавстві про кримінальну відповідальність окремо говориться про кримінальну відповідальність та покарання, відмежовуються види звільнення від кримінальної відповідальності та покарання. Отже ці поняття різні, не тотожні. Особа, яка вчинила злочин, безумовно підлягає кримінальній відповідальності і за загальним правилом покаранню. Проте можуть бути і виключення, оскільки кримінальна відповідальність може мати місце і без призначення покарання, тоді як покарання не можливе без кримінальної відповідальності, яка є передумовою кримінального покарання. Основною ознакою, яка має визначати сутність кримінальної відповідальності, вважався факт засудження державою суспільно небезпечної поведінки винної особи, факт її публічного осуду. Стверджувалося, що вже сам факт винесення обвинувального вироку, незалежно від призначення чи не призначення покарання, свідчить на користь того, що винна особа піддається кримінальній відповідальності³.

М.А. Стручков дотримувався позиції, що покарання є звичайною

4. ОБ’ЄКТИВНА СТОРОНА, ПОШКОДЖЕННЯ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ І ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Об’єктивна сторона складу злочину - це сукупність передбачених законом про кримінальну відповідальність ознак, які характеризують зовнішнє вираження чи сторону суспільно небезпечного діяння (бездіяльності), що посягає на об’єкти кримінально-правової охорони, а також об’єктивні умови цього посягання.

Об’єктивна сторона визначає: а) у чому полягає злочин, б) яким чином він вчиняється, в) у яких умовах місця, часу, обстановки він протікає, г) за допомогою яких засобів і знарядь вчинюється.

Основні ознаки об’єктивної сторони зазначаються в диспозиціях статей Особливої частини КК. Наприклад, катування з об’єктивної сторони полягає в заподіянні сильного фізичного болю або фізичного чи морального страждання шляхом побойів, мучення або інших насильницьких дій (ст. 127 КК); зґвалтування - у статевих зносинах із застосуванням фізичного насильства, погрози його застосування або з використанням безпорадного стану потерпілої особи (ст. 152 КК); шахрайство - у заволодінні чужим майном або придбанні права на майно шляхом обману чи зловживання довірою (ст. 190 КК).

Таким чином, сутність названих та інших злочинів взагалі полягає в суспільно небезпечному діянні, яке є основною ознакою об’єктивної сторони. Слід зауважити, що кримінальна відповідальність настає лише за суспільно небезпечне діяння, а не за думки і намір вчинити злочин.

Об’єктивна сторона є важливим показником ступеня суспільної небезпеки злочинного діяння, визначає характер заподіяної шкоди об’єкту кримінально-правової охорони.

Шкода, зокрема, може бути фізичною (при вбивстві, тілесному ушкодженні), майновою (при злочинах проти власності), моральною (наруга над могилою), політичною (наруга над державною символікою), іншою.

Важливість об’єктивної сторони полягає і в тому, що вона дає можливість відмежовувати один злочин від іншого. Деякі злочини схожі між собою за об’єктом, суб’єктивною стороною, суб’єктом і відрізняються лише за об’єктивною стороною. Наприклад, об’єктивна сторона крадіжки полягає у таємному викраденні чужого майна (ст. 185 КК), грабежу - у відкритому викраденні чужого майна (ст. 186 КК), тоді як об’єкт названих злочинів, суб’єкт і суб’єктивна сторона їх збігається.

¹ Кропачев Н.М., Таргабаев А.Н. Уголовная ответственность и наказание // Вестник ЛГУ, Серия 6. - 1987, Вып. 1. - С. 75.

² Див.: Ретюнских И.С. Уголовная ответственность и ее реализация по советскому законодательству // Уголовная ответственность: проблемы содержания, установления, реализации. - Воронеж, 1989. - С. 112; Див.: Васькин В.В., Коробов П.В. Сущность уголовной ответственности // Вопросы теории и практики предупреждения преступлений. - Барнаул, 1986. - С. 37; Уголовная ответственность и ее реализация в деятельности органов внутренних дел / Под ред. Загородникова Н.И. - М., 1987. - С. 25.

³ Уголовное право Украинской ССР на современном этапе. Часть Общая. - К., Наукова думка, 1985. - С. 43-44.

Розбій за об'єктивною стороною схожий з вимаганням, коли суб'єкт також намагається заволодіти чужим майном чи правом на майно, але не шляхом нападу, поєднаного з насильством, небезпечним для життя чи здоров'я особи, яка зазнала нападу, або з погрозою застосування такого насильства (ст. 187 КК), а шляхом пред'явлення вимоги про передачу чужого майна, яка супроводжується погрозою насильства над потерпілим чи його близькими родичами, обмеженням прав, свобод або законних інтересів цих осіб, пошкодженням чи знищенням майна яке їм належить або майна, що перебуває в їхньому віданні чи під охороною, або розголошенням відомостей, які потерпілий чи його близькі родичі бажають зберегти в таємниці (ст. 189 КК).

Об'єктивну сторону необхідно розглядати у взаємозв'язку з іншими елементами складу злочину, а особливо - із суб'єктивною стороною, оскільки злочин є завжди свідомим актом волевиявлення суб'єкта злочину. Об'єктивні ознаки суспільно небезпечного діяння, характер поведінки особи дозволяють судити і про суб'єктивні моменти злочину - про форму й вид вини, мотив і мету.

Наприклад, при вчиненні крадіжки діяння суб'єкта полягає в таємному викраденні майна (об'єктивна сторона), що свідчить про те, що суб'єкт усвідомлює суспільно небезпечний характер вчиненого, бажає обернути чуже майно на свою користь, тобто про наявність у його діях умислу (суб'єктивна сторона). У даному разі характер діяння впливає на форму й вид вини. Таким чином, саме об'єктивна сторона є критерієм з'ясування суб'єктивної сторони. При розслідуванні і судовому розгляді кримінальної справи на практиці в першу чергу, як правило, встановлюється об'єктивна сторона злочину, на підставі якої з'ясовуються ознаки суб'єктивної сторони.

Структурно об'єктивну сторону складу злочину утворюють: а) суспільно небезпечне діяння (дія або бездіяльність), б) суспільно небезпечні наслідки, в) причиновий зв'язок між суспільно небезпечним діянням і суспільно небезпечним наслідком (у злочинах із матеріальним складом).

Ці ознаки вважаються **основними**, у своїй сукупності вони складають об'єктивну сторону злочину.

До об'єктивної сторони входять також **факультативні** ознаки: спосіб, місце, час, обстановка, знаряддя й засоби вчинення злочину.

Основні і факультативні ознаки об'єктивної сторони мають значення для: а) встановлення наявності складу злочину і тим самим - для підстави кримінальної відповідальності, б) кваліфікації діяння за

8. ТЕОРЕТИЧНІ НАПРЯМКИ ВИЗНАЧЕННЯ СПІВВІДНОШЕННЯ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ТА ПОКАРАННЯ

За дослідженням сьогодні продовжують точитися дискусії щодо співвідношення кримінальної відповідальності та покарання. Активну участь у цьому прийняли вчені: О.Б. Сахаров, В.О. Елеонський, В.М. Кудрявцев, В.О. Меркулова, Н.І. Загородніков, О.Є. Лейст, О.В. та ін.

Як зазначає В.О. Меркулова вбачаючи в покаранні спосіб реалізації кримінальної відповідальності прихильники ототожнення кримінальної відповідальності і покарання стверджують, що без покарання немає кримінальної відповідальності, а звільнення від покарання є звільненням від кримінальної відповідальності¹. За її дослідженням на відміну від концепцій повного ототожнення кримінальної відповідальності і покарання (санкції кримінально-правової норми) існувала і вкрай протилежна точка зору, яка обґрунтовувала положення, що покарання взагалі не може розглядатися як засіб реалізації кримінальної відповідальності. Покарання супроводжує кримінальну відповідальність, але ніколи не включається в неї. Дане твердження ґрунтується на позиції, що основним змістом кримінальної відповідальності є засудження винних, що вже саме по собі заподіює досить значні страждання і певні позбавлення. Каральна сторона відповідальності похідна від осуду, але саме засудження не є елементом покарання².

До речі розглядати поняття кримінальної відповідальності та покарання нарізно надавав аналіз змісту окремих норм КК 1960 р. Так граматичне тлумачення ч. 1 ст. 3 КК 1960 р., де було зазначено, що "Кримінальній відповідальності і покаранню підлягає особа, винна у вчиненні злочину..." дозволяло робити висновок, що законодавець розділяє ці поняття. До того ж, як обґрунтування цього положення розглядався той факт, що закон про кримінальну відповідальність розрізняє підстави і види звільнення від кримінальної відповідальності і покарання (як за попереднім так і чинним законом про криміна-

¹ В.О. Меркулова Кримінальна відповідальність: окремі теоретичні та соціально-правові аспекти: Монографія. – Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2007. – С. 40-43.

² Заварзін А.В. Эксперимент в уголовном праве // Уголовная ответственность: проблемы содержания, установления, реализации. - Воронеж, 1989. - С. 143; Лейст О.Э. Санкции и ответственность по советскому праву (теоретические проблемы). – М.: Изд-во МГУ, 1981. – С. 130-132; Черданцев А.Ф., Котельников С.Н. О понимании и содержании юридической ответственности // Правоведение. – 1976. - №5. - С. 45.

відповідальній за їх нормальне функціонування, для створення після вчиненого негативного враження про нього як працівника, який не справляється зі своїми обов'язками.

Як уже зазначалося, мотив і мета - поняття тісно пов'язані, взаємозумовлені. Мотив злочину визначає поведінку не сам собою, а тільки співвідносно з метою, у зв'язку з тими результатами, досягти яких прагне особа, виконуючи ту чи іншу дію. Характеризуючи мету пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, слід відзначити, що, вчиняючи злочин, винний часто намагається досягти не однієї мети, а кількох. Адже руйнування або пошкодження - це не лише дія, але і наслідок - у вигляді руйнування чи пошкодження предмета посягання. Таким чином, пошкодження виступає первинною метою для досягнення наміченої винним вторинної мети. Наприклад, заволодіння майном при пошкодженні шляхів сполучення і транспортних засобів в цьому випадку є для злочинця вторинною метою його дій, що перебуває за межами складу злочину, передбаченого ст. 277 КК. Особа може прагнути до мети у вигляді наслідків, указаних, наприклад, в ч. 1 ст. 277 КК. Це, скажімо, вчинення розглядуваного злочину, щоб завдати матеріальних збитків конкретній організації транспорту.

Якщо метою дій особи є підрив або ослаблення держави, вчинене нею стає диверсією що повинно кваліфікуватися за ст. 113 КК України.

відповідними статтями Особливої частини КК, в) призначення справедливого покарання, г) можливості звільнення від кримінальної відповідальності й покарання на підставі закону про кримінальну відповідальність¹.

Обов'язковим елементом будь-якого складу злочину, у тому числі руйнування або пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, є об'єктивна сторона злочину. Якщо об'єкт злочину вказує, проти чого спрямоване злочинне посягання, тобто яким суспільним відносинам завдається шкода, то об'єктивна сторона виражається у зовнішніх об'єктивних формах поведінки, у діянні (дії чи бездіяльності) суб'єкта, у наслідках, причинному зв'язку між цим діянням і наслідками та інших ознаках.

Злочинна дія (бездіяльність) є важливим елементом злочину. Вона породжує наступні ланки об'єктивної сторони: причинний зв'язок і злочинні наслідки, тобто шкоду об'єкту посягання. Без злочинної дії чи бездіяльності не може наступити кримінальна відповідальність, тоді як вона іноді можлива за відсутності злочинних наслідків.

Діяння, що посягає на суспільні відносини, які охороняє закон, і тим самим завдає чи здатне завдати їм суттєвої шкоди, характеризується як суспільно небезпечне. Суспільна небезпека і протиправність, що витікає з неї, є найважливішими соціальними властивостями злочинного діяння. Саме діяння може виражатися у вчиненні яких-небудь активних дій (злочинна дія) або пасивній поведінці – в утримуванні від вчинення тих чи інших дій, які суб'єкт зобов'язаний був виконати (злочинна бездіяльність)². За своїми соціальними і юридичними властивостями бездіяльність рівнозначна дії, і відрізняється від неї тільки зовнішньою формою виявлення.

Другою обов'язковою ознакою об'єктивної сторони є суспільно небезпечні наслідки, що настають у результаті вчинення діяння. Людська діяльність відрізняється від усіх інших процесів у зовнішньому світі її свідомим, цілеспрямованим характером. Дії людей завжди є причиною різноманітних змін у навколишньому світі.

Між діянням і наслідками є ще одна ознака об'єктивної сторони – причинний зв'язок, що встановлюється в злочинах із матеріальним складом.

¹ Кримінальна право України. Загальна частина: Підручник (Ю.В. Александров. В.І. Антипов, М.В. Володько та ін.) Вид. 3-є, переробл. та доповн. / За ред. М.І. Мельника, В.А. Климентя. – К.: Юридична думка, 2004. – С.88-90.

² Пионтковский А.А. Учение о преступлении. М., 1961. С.173.

До об'єктивної сторони також відносяться спосіб, місце, час і обстановка вчинення злочину, що вимагають відповідного встановлення для кваліфікації за тими статтями Кримінального кодексу, в яких вони вказані як ознаки злочину.

Об'єктивна сторона має важливе значення для правильної кваліфікації злочину. Аналіз об'єктивної сторони дає можливість установлювати інші елементи складу злочину: об'єкт, якому цим злочином завдається шкоди, відповідну форму вини, мету злочину, що не завжди вказано в диспозиції статей Особливої частини КК¹. Ознаки об'єктивної сторони грають важливу роль при відмежовуванні одних злочинів від інших.

Усе сказане має прямий стосунок до злочину, передбаченого ст. 277 КК. Його об'єктивна сторона включає, як видно з диспозиції, діяння, наслідки, причинний зв'язок між діянням і наслідками, спосіб вчинення, місце, де вчиняється злочин.

Саме ці ознаки об'єктивної сторони і розглядатимуться далі.

ві визначальним є прагнення винного, який вчинює злочин, задовольнити свої особисті матеріальні інтереси, одержати майнову вигоду, матеріальну користь¹.

Якщо особа шляхом демонтажу або іншим способом вчинила викрадення електричних мереж, кабельних ліній зв'язку та їх обладнання, наприклад, засобів сигналізації, чим пошкодила предмети злочину, який досліджується, його діяння раніше, до внесення змін від 15.04.2008р. у КК щодо скасування ст. 188 КК, слід було кваліфікувати за сукупністю злочинів, передбачених ст. 277 і 188 КК². При цьому ч. 3 ст. 188 КК передбачала таку кваліфікуючу ознаку, як особливо тяжкі наслідки, які відповідно до ст. 277 КК відносяться: аварія, загибель людей, порушення нормальної роботи транспорту тощо, інші тяжкі наслідки³. Тепер ці дії разом із ст. 277 КК, при певних фактах, слід кваліфікувати по ст. 185 КК (крадіжка чужого майна).

Із практики відомі випадки, коли вчинення такого злочину перетворювалося на джерело одержання злочинного доходу, тобто на промисел, професію⁴.

Мотивом при пошкодженні шляхів сполучення і транспортних засобів може бути також помста. Специфіка помсти - у її безпосередньому джерелі, яке визначає соціально-психологічний зміст і спрямованість даного мотиву. Помста виникає на ґрунті невизнаних стосунків між людьми. У її основі лежить образа, невдоволення діями, вчинками іншої особи, і в тому числі посадової, у якій на думку винного після вчиненого можуть бути неприємності по роботі. Із погляду морально-етичного змісту помсти - мотив аморальний, у ньому виявляється надмірний егоїзм і зумовлене ним бажання завдати якомога більшої шкоди кривдникові⁵. Це, наприклад, випадок пошкодження цих предметів злочину що досліджуються, з метою помститися особі,

¹ Б.С. Волков Мотивы преступления. Уголовно-правовое и социально-психологическое исследование. (Изд-во – Казан. ун-та). - Казань, 1982, С.55.

² Постановление Пленума Верховного Суда Украины № 7 от 25.09.1981 г. с изменениями, внесенными согласно постановлений № 8 от 23.12.1983 г., № 3 от 04.06.1993 г., № 12 от 03.12.1997 г. «О практике применения судами Украины законодательства по делам о хищении государственного и коллективного имущества» // Сборник Постановлений Пленума Верховного Суда Украины по уголовным делам (1973-2000 гг.). Харьков: Одиссей, 2000. С.116.

³ Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України. 4.1 / Під заг. ред. М.О. Потєбенька, В.Г. Гончаренка. К.: Форум, 2001. С. 540.

⁴ Еженедельник «Диорама плюс МК». № 48 (138). 23-30.11.2000. - С.3.

⁵ Б.С. Волков Мотивы преступления. Уголовно-правовое и социально-психологическое исследование. (Изд-во – Казан. ун-та). - Казань, 1982, С.54.

¹ Кримінальне право України: Загальна частина: Підручник / М.І. Бажанов, Ю.В. Баулін, В.І. Борисов та ін.; За ред. проф. М.І. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація. – 2-е вид., переробл. і допов. – К.: Хрінком Інтер, 2005. – С. 116.

ком відповідає особливостям психологічного змісту злочинної діяльності. Вивчення суб'єктивної сторони злочину свідчить про те, що обставини, в яких опиняється особа, що вчинює злочин, неоднаково діють на неї. В одних випадках вони пробуджують в ній ту чи іншу потребу як стимул до дії, в інших - заглушають цю внутрішню потребу, викликаючи злочинну поведінку іншими факторами. У принципі, мотиви злочинів можна звести до трьох психологічних різновидів: потреби, емоції (почуття) й інтерес¹. Для того щоб мотив реально викликав діяльність, потрібна постановка певної мети, що відповідає мотиву. За справедливим твердженням М.С. Таганцева, «мотив і мета - це два корелятивні поняття»². Між мотивом і метою завжди є внутрішній зв'язок. Мета завжди опосередкована мотивом, як і мотив опосередкований метою. «Від мотиву залежить також, як людина формує мету, мета ж визначає, у який спосіб реалізуватиметься намір, що виник. Вольовий вчинок без мотиву неможливий. А який мотив покладено в основу вчинку, залежить від особи, її потреб, ідеалів, характеру, темпераменту. Якщо вольова дія не має мотиву, то вона не буде спрямована на реалізацію мети, без чого мислимий вчинок є немислимим»³. Про ступінь антисуспільної установки особи, характер, глибину і стійкість злочинних мотивів можна судити за такими способами вчинення злочину, в яких виразно виявляються жорстокість, егоїзм і це особливо важливо враховувати при застосуванні ч. 1, 2, 3 ст. 277 КК. Тобто вчинення руйнування або пошкодження цих об'єктів і без детального розгляду, але вже з характеру самого способу, можна скласти загальну негативну характеристику особи, яка вчинила дане злочинне діяння, що свідчить про її жорстокість, цинізм і т. ін.

За винятком таких мотивів, як помста, бажання кар'єрного росту чи вислужитися перед начальством (спершу пошкодив, а потім підняв тривогу і сам запобіг порушенню графіку роботи транспортних засобів тощо), частішими є мотиви корисливі, коли пошкодження вчиняється, щоб викрасти кольорові чи інші метали або якісь окремі елементи агрегатів тощо транспортного засобу.

У цих випадках корисливий мотив супроводжує пошкодження, адже досягти поставленої мети можна лише шляхом пошкодження шляхів сполучення чи транспортних засобів. При корисливому моти-

5. ЗЛОЧИННЕ ДІЯННЯ

У диспозиції ст. 277 КК суспільно небезпечне діяння суб'єкта визначене як «руйнування» або «пошкодження». Саме з'ясування понять «руйнування» або «пошкодження» має важливе значення для правильної кваліфікації злочину, передбаченого в ст. 277 КК.

Руйнування і пошкодження - рівнозначні в тому сенсі, що в результаті ними завдається шкода об'єкту розглядуваного злочину. У диспозиції ст. 277 КК між названими поняттями стоїть сполучник «або». Він тут означає, що суспільно небезпечним, а отже, і кримінальне караним, визнається як руйнування, так і пошкодження об'єктів шляхів сполучення і транспортних засобів. Законодавець, правда, не диференціює кримінальну відповідальність залежно від того, зруйновано чи пошкоджено предмет злочинного посягання. Таку можливість (із урахуванням інших обставин злочину) він надає суду, встановлюючи у ст. 277 КК відносно визначені санкції.

Серед науковців викликає суперечності трактування поняття «руйнування». Семантично слово «руйнувати» означає «ламаючи знищити, перетворити в руїни»¹. Однак стосовно руйнування шляхів сполучення і транспортних засобів таких визначень практично немає. Через це маємо всі підстави звернутися до трактування «руйнування», передбаченого ознаками інших злочинів.

Так, М.А. Єфімов стверджує, що руйнування відносно транспортних засобів означає таку дію на предмет посягання, яка унеможливає його подальшу експлуатацію². Однак, як правильно зазначає В.І. Касинюк: «Таке визначення охоплює собою і поняття «пошкодження», коли засоби транспорту не можуть експлуатуватися без відповідного ремонту»³. Сам же В.І. Касинюк, пропонуючи визначення руйнування шляхів сполучення і транспортних засобів, вважає, що «воно може бути визначене як протиправна дія на ці предмети шляхом порушення їхньої цілісності і структури, у результаті чого вони стають непридатними для експлуатації відповідно до їхнього цільового призначення»⁴.

¹ Ожегов С.И. Словарь русского языка. 23-е изд. М.: Русский язык, 1991, С.652.

² Советское уголовное право. Часть Особенная. М., 1969. С.86.

³ Касинюк В.И. Уголовная ответственность за повреждение путей сообщения и транспортных средств: Дис. на соискание уч. степени канд. юр. наук. Харьков (на правах рукописи), 1977. С.65.

⁴ Касинюк В.И. Уголовная ответственность за повреждение путей сообщения и транспортных средств. Харьков, 1979. С.18; цього ж формулювання дотримується

¹ Наумов А.В. Российское уголовное право. Общая часть. Курс лекций. М., 1996. С. 229.

² Таганцев Н.С. Русское уголовное право. Лекции. Часть Общая: В 2 т. Т.1. М., 1994. С. 239.

³ Жордания И.Ш. Структура и правовые знаменне способа совершений преступления. Тбилиси: Сабчота Сакартвело, 1977. С.51-57.

В.Д. Меньшагін пропонує під «руйнуванням» розуміти приведення транспортних засобів до стану повної непридатності для експлуатації¹. Те ж саме по суті говорить і М.С. Алексєєв, відзначаючи, що «під руйнуванням слід розуміти приведення предмета посягання до такого стану, коли його не можна відновити у тому ж вигляді чи тими ж матеріалами»². Вада цього визначення у тому, що воно охоплює як неправомірні, так і правомірні дії. Адже таке приведення шляхів сполучення, їх споруд, пристроїв, механізмів і транспортних засобів може статися не лише у результаті руйнування, а й у ході нормальної експлуатації, коли про кримінальну відповідальність узагалі не йдеться. Це може статися, наприклад, від корозії або зламвання металевих рейок залізничної колії тощо, що залежать від властивостей і якостей матеріалів з яких виготовлені елементи шляхів сполучення, рухомого складу, суден, засобів зв'язку і сигналізації, а не від дій чи бездіяльності конкретної особи³.

Відомо також, що для транспортування вантажів і пасажирів потягом необхідно витрачати енергію на подолання сил тертя по певній довжині залізничної колії. Безсумнівно, що сили тертя чинять реальну руйнівну дію на залізничні колії, що спричиняє значне їх зношення. У ході нормальної експлуатації можливе руйнування і пошкодження не тільки самих колій, а й технологічно пов'язаних з ними споруд і об'єктів, що прискорює зношування верхньої побудови залізничної колії і що може призвести до їх пошкодження. Природно, що у названих випадках пошкодження в ході нормальної експлуатації шляхів сполучення і транспортних засобів кримінальна відповідальність виключається.

Визначення «руйнування» за допомогою терміна «приведення» невіддале. Термін «приведення» вживається у мові в розумінні доведення до якого-небудь стану.

«Привести - значить довести до якогось результату, перевести, перетворити з одного виду, стану в інший»⁴. Але довести до якого-небудь стану неможливо без конкретної дії чи бездіяльності. Іншими словами, змінити стан предмета посягання можна шляхом конкретної

шевного хвилювання (ст. 116 КК), а також умисного тяжкого тілесного ушкодження, заподіяного у стані сильного душевного хвилювання (ст. 123 КК).

Крім того, відповідно до п. 7 ст. 66 КК, вчинення злочину під впливом сильного душевного хвилювання, викликаного неправомірними або аморальними діями потерпілого, визнається обставиною, яка пом'якшує покарання.

В аналізі складу злочину, передбаченого ст. 277 КК, важливе місце посідає питання про його мотив і мету. Складність і неоднозначність цієї проблеми полягає у тому, що згідно з нормою закону цей злочин може вчинятися як умисно, так і через необережність. Як відомо, мотив є ознакою будь-якого злочину, вчиненого умисно, а якщо злочин вчиняється з прямим умислом, то особа завжди має мету досягти певного наслідку. Теоретично обґрунтувати наявність мети при непрямому умислі надзвичайно важко. При вчиненні злочину з непрямим умислом, наслідки цього діяння виявляються побічним результатом, винний не прагне їх, ставиться до їх настання байдуже; отже, постановка мети в таких випадках відсутня. При необережності можна говорити лише про мотив і мету поведінки, але не злочину. «Мотиви поведінки у цих випадках не є мотивами вчинення злочину, бо злочинними є, здебільшого, не самі дії чи бездіяльність, а суспільно небезпечні наслідки, що настали в результаті цих дій, яких особа не прагнула і навіть не припускала можливості їх настання»¹. До того ж мета, що є уявленням про бажаний результат, ніяк не застосовувана до необережної вини.

Говорячи про мотив і мету злочину, слід зазначити, що вони прямо не вказані у диспозиції ст. 277 КК, але, по суті, вони завжди мають місце, хоча на кваліфікацію і не впливають, але можуть свідчити про інший злочин, наприклад, диверсію чи терористичний акт при наявності мети підриву чи ослаблення держави, що повинно кваліфікуватися вже за статтею 113 КК України.

Визнаючи мотив вихідною спонукальною причиною поведінки, психологи, однак, розходяться в думках про те, які конкретно фактори слід вважати рушіями людської волі, а отже, і мотивами. Одні вважають, що як мотив виступає єдиний фактор - потреби людини. Інші ж, визнаючи потреби головним фактором поведінки людини, не заперечують існування й інших спонукань. Остання точка зору ціл-

А.І. Коробеев. Транспортные правонарушения: Квалификация и ответственность. М.: Юрид. лит., 1990. С.50.

¹ Курс советского уголовного права /Под. ред. А. А. Пионтковского П.С. Ромашкина, В.М. Чиквадзе. Т.5. М.: Наука, 1970. С. 192.

² Алексєєв Н.С. Транспортные правонарушения. Л.: ЛГУ, 1957.

³ Ионин А.А. Газоснабжение. М.: Стройиздат, 1975. С.45.

⁴ Ожегов С.И. Словарь русского языка. 23-е изд. М.: Русский язык, 1991. С.379.

¹ Курс уголовного права. Общая часть. Т.1: Учение о преступлении: Учебник для вузов / Под ред. Н.Ф. Кузнецовой и И.М. Тяжковой. М.: Зерцало, 1999. С.346.

види викрадення чужого майна передбачають наявність корисливого мотиву.

Закон може передбачити мотив у деяких складах як ознаку, що надає злочину кваліфікованого виду (пункти 6 і 7 ч. 2 ст. 115 КК).

Якщо мотив злочину не вказаний у конкретній нормі закону або не впливає безпосередньо з її змісту, тоді він не має значення для кваліфікації злочину, але може враховуватися судом при призначенні покарання¹.

Мета - це уявлення про бажаний результат, досягнути якого прагне особа.

На відміну від мотиву, мета характеризує безпосередній злочинний результат, якого прагне досягти винний, вчинюючи злочин. Наприклад, метою диверсії (ст. 113 КК) є ослаблення держави.

Відмінність між метою та мотивом полягає у тому, що вони по-різному характеризують вольовий процес. Мотив злочину відповідає на питання, чим керується особа, яка чинить злочин, мета ж злочину визначає спрямованість дій, результат, до якого прагне особа.

Мета в ряді випадків вказується у законі як необхідна ознака суб'єктивної сторони складу злочину. Наприклад, метою виготовлення, зберігання, придбання, перевезення, пересилання, ввезення в Україну підроблених грошей, державних цінних паперів чи білетів державних лотерей (ст. 199 КК) є мета їх збуту.

Поряд з мотивом і метою, у ряді випадків враховується й емоційний стан особи, яка вчиняє злочин. Проте, не всі емоції (почуття, хвилювання) можуть мати кримінально-правове значення. До суб'єктивної сторони складу злочину входять лише ті емоції (хвилювання), які впливають на характер суспільної небезпеки цього діяння. Це, зокрема, стан сильного душевного хвилювання, викликаний неправомірною поведінкою потерпілого, так званий стан фізіологічного афекту. Афект - це сильне душевне хвилювання, під час якого вчинюється злочин. Стан афекту обмежує контроль особи за своєю поведінкою, але не виключає його повністю. Оскільки особа в стані афекту здатна усвідомлювати свої дії і керувати ними, вона несе відповідальність за ці дії.

Закон, визначаючи деякі дії, вчинені у стані афекту, злочинами, визнає їх як такі, що вчинені при пом'якшуючих обставинах. Зокрема, це стосується умисного вбивства, вчиненого в стані сильного ду-

шевного афекту. І це, начебто, відповідає поняттю «руйнування», але термін «приведення» не розкриває, перш за все, протиправного характеру діяння. Насправді, предмети цього злочину можуть бути приведені до стану, що повністю виключає подальше їх використання за своїм цільовим призначенням, унаслідок цілковитої втрати ними своїх корисних властивостей і за правомірного їх використання. Наприклад, ділянка шляхів сполучення, або вузлів транспортних засобів, засобів сигналізації і зв'язку може бути приведена до непридатності у результаті їх тривалої експлуатації. Цілком вирогідно, що приведення до такого стану не містить кримінально-карного діяння. Тому ми вважаємо, що термін «приведення» є малоприйнятним для визначення поняття руйнування об'єктів і споруд, шляхів сполучення і транспортних засобів як окремого злочину.

Іноді руйнування транспортних засобів визначається як їх «цілковите знищення»¹. Але ж не можна для одного і того ж поняття вводити термін, який потребує роз'яснення.

Визначаючи поняття «знищення» стосовно до майна, Б. С. Волков вказує, що його можна визначити як «таке протиправне завдання шкоди майну, яке приводить річ у повну непридатність і припиняє існування речі як певного майна»². Схожу точку зору висловлює і Т.Л. Сергєєва, відзначивши, що знищення має місце, «коли майно стало зовсім непридатним, цілком і назавжди втратило свою суспільно-господарчу цінність, узагалі не може бути використаним за своїм прямим призначенням власником»³. Пленум Верховного Суду під «знищенням державного і колективного майна» розумів «приведення цього майна до повної непридатності щодо його цільового призначення. Внаслідок знищення майно перестає існувати або повністю втрачає свою цінність»⁴.

¹ Шнейдер М.А. Советское уголовное право. Часть Особенная. Вып. 2. М., 1959. С.66.

² Волков Б.С. Ответственность за уничтожение и повреждение имущества по советскому уголовному праву. - Казань: Изд-во Казан. ун-та, 1961. С.15-16.

³ Сергєєва Т.Л. Уголовно-правовая охрана социалистической собственности в СССР. М.: Изд-во АН СССР, 1954. С.130.

⁴ Постановление Пленума Верховного Суда Украины № 4 от 02.07.1976 г. с изменениями, внесенными согласно постановлений № 9 от 22.12.1978 г., № 3 от 04.06.1993 г., № 12 от 03.12.1997 г. «О вопросах, которые возникают по делам об уничтожении и повреждении государственного и коллективного имущества путем поджога или вследствие нарушения правил пожарной безопасности» // Сборник Постановлений Пленума Верховного Суда Украины по уголовным делам (1973-2000 гг.). Харьков: Одиссей, 2000. С.231.

¹ Б.С. Волков Мотивы преступления. Уголовно-правовое и социально-психологическое исследование. (Изд-во - Казан. ун-та). - Казань, 1982.

Таким чином, під знищенням слід розуміти фізичну ліквідацію майна, тобто вчинення таких дій, у результаті яких майно перестає існувати або повністю втрачає свою цінність. Але таке трактування «знищення» не може бути прийнятним до аналізованого предмету злочину щодо шляхів сполучення, наприклад, загальна довжина, окремої залізниці (із шести залізниць держави), сягає інколи більше декілька тисяч кілометрів, які не можуть припинити існування взагалі чи втратити свою матеріальну цінність.

В.А. Мисливий, говорячи про руйнування стосовно до шляхів сполучення і транспортних засобів та технологічно пов'язаних з ними систем, вважає, що це повне або часткове знищення відповідних об'єктів і споруд до стану непридатності для подальшого цільового використання¹. Тут вжито термін «знищення», що означає повне знищення предмета чи його частини, але, на нашу думку, він не охоплює випадки, коли руйнуються окремі елементи, конструкції, споруди шляхів сполучення і транспортних засобів.

П.С. Матишевський пропонує більш прийнятніше на нашу думку поняття руйнування шляхів сполучення і транспортних засобів - «протиправні дії, результатом яких є відносно тривале виведення з робочого стану»². Ураховуючи, однак, що цей злочин може бути вчинений і шляхом бездіяльності особи, (наприклад, яка відповідає за експлуатацію механізмів, що регулюють нормальну роботу шляхів сполучення і транспортних засобів, не включає чи не виключає своєчасно відповідні агрегати, інші вузли, механізми, через що, наприклад, засоби управління польотами або навігаційні системи чи засоби автоматики на залізниці руйнуються чим спричинено наслідки, зазначені в ст.277 КК. Можна сприймати це визначення, наголосивши на бездіяльність з огляду на те, що дія та бездіяльність охоплюються загальним поняттям «діяння», але на наш погляд слід віддати перевагу цьому терміну у визначенні «руйнування».

Зважаючи на це і попередньо викладені критичні зауваження та

¹ Уголовный кодекс Украины: Научно-практический комментарий (Отв, ред. С.С.Яценко, В.И.Шакун). К.: Правовые источники, 1998. С.308; Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України: за станом зако-нодавства і постанов Пленуму Верховного Суду України на 1 грудня 2001 року // За ред. С.С. Яценка. К.: А.С.К., 2002. С. 651.

² Матишевский П.С. Преступления против собственности и смежные с ними преступления. К.: Юринком, 1996. С.228; Уголовное право Украины. Особенная часть / Под ред. П.С. Матишевского, С.С. Яценко, П.П. Андрушка. К.: Юринком Интер, 1999. С.108.

7.2. Мотив і мета пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів

Поведінка кожної людини у суспільстві обумовлена будь-якими спонукальними мотивами і цілями. Б.С. Волков зазначав, що «мотив и цель преступления, являясь обязательными признаками волевого акта, непременно входят в содержание субъективной стороны преступления»¹.

Як уже зазначалося, мотив і мета - це факультативні ознаки суб'єктивної сторони складу злочину. Вони не тільки дають можливість правильно зрозуміти психічний стан особи в момент вчинення злочину, виявити причини протиправної поведінки, а й точно визначити форму вини і ступінь суспільної небезпеки особи, і врешті-решт дати правильну кримінально-правову оцінку вчиненому.

Будь-яка вольова поведінка людини, у тому числі й злочинна, виходить із визначених мотивів і спрямовується на досягнення певної мети. Між мотивом і метою існує певний внутрішній зв'язок. Як тільки з'являється мотив вчинення злочину, зразу ж виникає і відповідна мета. Наприклад, наявність корисливого мотиву при вчиненні крадіжки передбачає і наявність мети збагачення за рахунок чужого майна.

Сутність мотиву полягає у тому, що він завжди пов'язаний з певними спонуканнями, які викликали у особи рішучість вчинити злочин. Мотив - це не просто спонукання до дій, а спонукання усвідомлене, обумовлене бажанням досягнути певної мети.

Отже, мотив злочину можна визначити як усвідомлене спонукання особи, яке викликало у неї рішучість вчинення злочину.

Мотиви, які викликають в окремих осіб рішучість вчинити злочин, можуть бути різними: корисливість, ненависть, помста, ревності, заздрість тощо.

Кримінально-правове значення мотиву злочину може бути різним.

При конструюванні окремих складів злочинів мотив передбачається як обов'язкова ознака складу злочину. Так, у диспозиції ст. 364 КК прямо вказані корисливі мотиви та інші особисті інтереси як ознаки суб'єктивної сторони складу злочину зловживання владою чи службовим становищем. В окремих складах злочинів саме суспільно небезпечне діяння передбачає наявність при його вчиненні певного мотиву, який прямо в законі може бути і не вказаним. Наприклад, усі

¹ Б.С. Волков Мотивы преступления. Уголовно-правовое и социально-психологическое исследование. (Изд-во – Казан. ун-та). - Казань, 1982

дбалості, коли винний не передбачав можливості настання суспільно небезпечних наслідків своєї дії чи бездіяльності, хоча повинен був і міг їх передбачити (ч. 3 ст. 25 КК).

При недбалому ставленні до діяння, злочинні наслідки хоча й не усвідомлюються винним, але вчинене є вольовим актом, бо вольова поведінка не може бути обмежена тільки рамками тієї мети, яку людина поставила перед собою. Воно має місце і тоді, коли особа має можливість думати, куди ведуть і можуть привести ті чи інші дії, безвідносно до бажаної мети¹. Тому відповідальність особи настає лише тоді, коли буде доведено, що вона об'єктивно повинна була, а суб'єктивно могла передбачити ті наслідки, що наступили від її дій.

При злочинній недбалості виявляється свідомість і воля особи, що проявляються у свідомо безпечному ставленні до можливості настання тяжких наслідків². «Тут, - зазначає А.С. Нікіфоров, - свідоме нехтування суб'єкта обов'язку, покладеного на нього, до певної міри можна охарактеризувати як нехтування заходами безпеки, застережними заходами»³.

Отже, злочин, передбачений ст. 277 КК, може вчинятися у рамках:

- умислу, коли прямий або непрямий умисел на пошкодження супроводжується прямим чи непрямим умислом як до первинних, так і до вторинних наслідків. Тут винний, умисно пошкоджуючи пристрої й елементи транспорту, передбачає, що у результаті цих дій настануть або можуть настати наслідки, і бажає чи свідомо їх припускає;

- змішаної форми вини, коли психічне ставлення особи до різних об'єктивних ознак даного злочину є різнорідним. Тут прямий чи непрямий умисел на злочинне діяння та первинний наслідок супроводжується необережністю (злочинна самовпевненість або злочинна недбалість) щодо наслідків вторинних;

- необережності, коли особа, що вчинила злочин, передбачала можливість настання суспільно небезпечних наслідків (як первинних, так і вторинних) свого діяння, але легковажно сподівалася на їх відвернення або не передбачала можливості настання таких наслідків, хоча повинна була і могла їх передбачити.

думки окремих вчених, руйнування у складі, передбаченому ст. 277 КК, може бути визначене як протиправне діяння направлене на шляхи сполучення і транспортні засоби, а також об'єкти, споруди технологічно з ними пов'язані, шляхом порушення їх цілісності та структури, у результаті чого вони стають повністю непридатними для експлуатації відповідно до свого цільового призначення та не підлягають відновленню.

Акцентування на протиправність діяння дає можливість відмежувати злочинне руйнування об'єктів які досліджуються від випадків приведення їх до непридатного стану в результаті нормальної експлуатації.

Специфіка вказаного злочину, як одного з видів транспортної системи, полягає в тому, що на відміну від інших видів транспорту (автомобільного, авіаційного і ін. зруйнованим може бути не будь-який предмет аналізованого злочину, вичерпний перелік яких подано у ст.277, а лише той, що, хоч і входить до технічної системи і споруд шляхів сполучення і транспортних засобів як складовий елемент, але має відносно самостійну конструкцію. Справді, можна зруйнувати засіб, окрему ділянку сигналізації і зв'язку чи системи автоматики управління, наприклад, ділянки залізниці, але не всього шляху сполучення чи агрегату транспортного засобу, який можна тільки пошкодити.

Виходячи із вказаного, можна зробити висновок, що специфіка поняття руйнування в розглядуваному складі злочину полягає в тому, що воно може вплинути у діянні й на окремі елементи шляхів сполучення чи транспортних засобів, тим часом як зруйнувати цілком увесь шлях сполучення, наприклад конкретної залізниці, загальна довжина якого сягає від декількох сотень чи тисяч кілометрів, неможливо.

Розрізнення руйнування від пошкодження слід проводити як за способом дії на предмет посягання, так і за інтенсивністю такої дії. Руйнування, і про це йшлося раніше, полягає у такому порушенні конструктивної цілісності шляхів сполучення чи транспортних засобів, що призводить до повної не відновлюваної втрати предметом своїх якостей, які визначають його цільове призначення. Руйнування категорично виключає можливість чи доцільність їх відновлення з технічних або експлуатаційних міркувань, наприклад, потребує проведення роботи із заміни ділянки конкретного шляху сполучення через пошкодження, то воно ж немає такого високого ступеня інтенсивнос-

¹ Курс уголовного права. Л.:ЛГУ, 1968. С. 430-431.

² Утевский Б.С. Вина в советском уголовном праве. С.280.

³ Никифоров А.С. Основные вопросы уголовной ответственности // Учение записки ВИЮН. Вып.1. М., 1955. С.155.

ті дії на предмет: відбувається тільки зниження якості предмета чи така дія, що хоч і приводить предмет у стан бездіяльності, але не виключає можливості його відновлення шляхом ремонту, наприклад, поновлення й установки рейок залізничної колії чи мідних перемичок, вузлів, агрегатів тощо на місце пошкодженого і розкраденого злочинцями.

Слід з'ясувати також і поняття «пошкодження», що неоднозначно трактується в науці і практиці. Етимологічно слово «пошкодити» означає «завдати шкоди, збитків, зіпсувати»¹. Слід зазначити, що визначення «пошкодження» стосовно складу злочину, передбаченого ст. 277 КК, практично немає. Але наука має кілька визначень пошкодження інших видів транспортних засобів. Тому видається доцільним проаналізувати їх, перш ніж дати визначення пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. Так, трактуючи «пошкодження» стосовно шляхів сполучення і транспортних засобів, під ним розуміють зменшення господарського значення предмета². Іноді стверджують, що пошкодження – це приведення предметів транспорту у частково непридатний стан³.

Незаперечним у визначенні, яке дає М.С. Алексєєв, є ствердження, що при пошкодженні відбувається зміна якості предмета – зменшення його корисних властивостей, господарської цінності⁴. Однак у якому обсязі відбувається ця зміна з визначення не видно. Через те ствердження лише на зменшення господарської цінності предмета є недостатньою. Таке визначення, якщо його застосувати до шляхів сполучення і транспортних засобів, охоплює і випадки пошкодження окремих споруд шляхів сполучення та частин і механізмів транспортних засобів, окремого транспорту, господарська цінність яких хоч і зменшується, але вони усе ж таки здатні забезпечувати нормальне і безпечне їх функціонування. До того ж господарська цінність шляхів сполучення і транспортних засобів зменшується й внаслідок нормальної експлуатації, коли не можна говорити не тільки про кримінально каране пошкодження, але й про пошкодження взагалі.

Що стосується точки зору В.Д. Меньшагіна в Курсі Кримінального права, то автор вказав, внаслідок чого предмети шляхів сполучен-

залізничну колію і поїзд та пошкодив їх.

Таким чином, найважливішою ознакою самовпевненості, що відмежовує її від умислу, є сподівання винного на відвернення суспільно небезпечних наслідків свого діяння. Суб'єкт сподівається не на «поталанить чи не поталанить», не на випадковий збіг обставин, а на конкретні обставини, які мають відвернути настання наслідків. Ці обставини можуть бути самого різного характеру:

- обставини, що співвідносяться з особистістю і діяльністю самого винного, який розраховує на свої знання, досвід, уміння й ін.;
- розраховує на обставини, що співвідносяться з обстановкою, в якій вчиняється діяння;
- розрахунок може будуватися на особливостях знарядь і засобів, які використовує винний;
- винний може розраховувати на дію природних сил природи, наприклад, що злива загасить пожежу, і т. ін.¹

Однак разом із тим, обов'язковою ознакою злочинної самовпевненості є легковажний характер сподівань суб'єкта на відвернення суспільно небезпечних наслідків. Особа переоцінює свої сили й інші обставини, на які вона розраховує, і результат фактично настає. Санталов О.І. правильно зазначає, що при самовпевненості «розрахунок особи на відвернення результату був оснований на обставинах, які не здатні цей результат відвернути»². Наприклад, черговий диспетчер на залізниці, відповідальний за управління напіваавтоматичними установками формування вантажного потягу засобом почергового і дозованого подання окремих вантажних вагонів з «горки» упевнений, що система автоматично спрацює згідно з технологічними та технічними нормами, залишає на певний час робоче місце, у результаті чого стався схід з рейок вагону з вантажем, який був пошкоджений, а вантаж розсипався. Крім цього було пошкоджено також залізничну колію участку формування вантажних потягів і частково вантажний вагон.

Як бачимо, незважаючи на впевненість суб'єкта у ненастанні наслідків, розрахунок його виявився неправильним (легковажним), бо вибрані ним обставини, або частина їх, не змогли відвернути суспільно небезпечних наслідків.

Вина особи щодо діяння і наслідків цього злочину (первинних і вторинних) може мати й інший вияв необережності - злочинної не-

¹ Ожегов С.И. Словарь русского языка. 23-е изд. М.: Русский язык, 1991. С.527.

² Советское уголовное право. Часть Особенная. М., 1962. С.79.

³ Курс советского уголовного права / Под ред. А.А. Пионтковского, П.С. Ромашкина, В.М. Чхиквадзе. Т.4. М.: Наука, 1970. С. 192.

⁴ Алексєєв Н.С. Транспортные правонарушения. Л.: ЛГУ, 1957. С.113.

¹ Дагель П.С., Котов Д.П. Субъективная сторона преступления и ее установление. — Воронеж: Изд-во Воронеж. ун-та. - С.134-135.

² Советское уголовное право. Часть Общая. Л., 1960. С.321.

вини усвідомлює суспільну небезпечність своєї дії чи бездіяльності¹. Інші, навпаки, вважають, що у суб'єкта відсутня свідомість суспільної небезпечності вчиняємого діяння², що ознака самовпевненості - це не позитивне усвідомлення суспільної небезпечності діяння, а обов'язковість і можливість такої свідомості. Остання позиція видається обгрунтованішою. Адже особа, діючи або бездіючи, певним чином і усвідомлює фактичну сторону діяння, не оцінює свою поведінку як суспільно небезпечну, оскільки нейтралізує небезпеку (у своїй свідомості) обставинами, здатними, на її думку, відвернути можливість настання суспільно небезпечних наслідків³.

Що стосується передбачення особою можливості настання суспільно небезпечних наслідків, то особа, діючи самовпевнено, передбачає як фактичні ознаки можливих наслідків своєї дії (бездіяльності), так і її суспільно небезпечний характер. Слід також зазначити, що за злочинної самовпевненості має місце передбачення абстрактної можливості настання наслідків. Таким чином, суб'єкт передбачає, що діяння, подібні до вчиненого ним, узагалі-то призводять до суспільно небезпечних наслідків, однак його дія (бездіяльність) не спричинить таких наслідків. Тому, діючи у відповідній конкретній обстановці, особа не усвідомлює і реального розвитку причинного зв'язку між своєю поведінкою і наслідками, хоч і могла б це зробити. Суб'єкт, таким чином, відображає у своїй свідомості перехід двох причинних рядів: джерелом першого є його діяння, джерелом другого - є ті обставини, на які сподівається суб'єкт; їх взаємодія, на думку особи, має призвести до ненастання результату. Для цієї форми вини характерна помилка суб'єкта у передбачуваному розвитку причинного зв'язку, заснована на неправильній оцінці обставин, що протидіють настанню злочинного результату. Наприклад, при проведенні будівельних робіт на залізничній станції в ситуації, коли треба було переїхати на іншу частину цього об'єкту, водій автокрану на гусеничному ході, замість того, щоб об'їхати місце будівництва, вирішив провести машину вузьким проміжком між діючим диспетчерським пунктом і потягом, який стояв напроти, сподіваючись на свою водійську майстерність, однак у результаті невдалого повороту автокрану зачепив

ня і транспортних засобів приводяться у такий стан, тим більше що не завжди їх часткова непридатність може спричинити настання шкідливих наслідків, із якими закон пов'язує кримінальну відповідальність. Характеризуючи пошкодження, слід виходити перш за все, із того, що воно призводить чи може привести до настання тих шкідливих наслідків, які вказані в законі про кримінальну відповідальність. О.І. Коробеев вважає що пошкодження - це «приведення транспортних засобів у неробочий стан, коли вони частково втрачають здатність бути використаними за цільовим призначенням»¹. Це трактування теж бездоганне. Термін «приведення» не відображає, перш за все, вчинення саме протиправного діяння.

Найбільш повним і правильним на нашу думку слід визнати визначення В.Й. Касинюка, який пише, що пошкодження - це «протиправна дія на предмет, коли з ладу виводяться окремі частини і механізми шляхів сполучення чи транспортних засобів, які внаслідок цього загалом стають непридатними для експлуатації згідно зі своїм цільовим призначенням»². Це формулювання практично бездоганно відбиває сутність протиправного діяння, і є підстави використати його і при визначенні пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. Останнього часу уже з'явилися визначення пошкодження і стосовно трубопровідного транспорту. Так, О.М. Котовенко який досліджував кримінальну відповідальність щодо пошкодження цього виду транспорту погоджується з П.С. Матишевським який вважає, що пошкодження - це «протиправна дія, результатом якої є тимчасове виведення з робочого стану шляхів сполучення і транспортних засобів»³. В.А. Мисливий стверджує, що пошкодженням є «приведення шляхів сполучення і транспортних засобів у такий стан, коли вони частково чи на певний час втрачають здатність до використання, і відновлення роботи не вимагає капітального ремонту»⁴. Ці визначення в основі своїй сформульовані правильно, але подано їх було сто-

¹ Пионтковский А.А. Учение о преступлении. М., 1961. С.370.

² Дагель П.С., Котов Д.П. Вказ. соч. С.129-132. Звичайно, автори використали термін «самовпевненість», який був закріплений тоді в КК.

³ Уголовное право Украины. Общая часть: Учебник /Под ред. М.И. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тация. Харьков: Право, 1998. С.136-137.

¹ Коробеев А.И. Транспортные правонарушения: Квалификация и ответственность. М.: Юрид. лит., 1990. С.50.

² Касинюк В.Й. Уголовная ответственность за повреждение путей сообщения и транспортных средств. Харьков: Юр. институт, 1979. С.20.

³ Матишевский П.С. Преступления против собственности и смежные с ними преступления. К.: Юринком, 1996. С.228; Уголовное право Украины. Особенная часть /Под ред. П.С. Матишевского, С.С. Яценко, П.П. Андрушко. К.: Юринком Интер, 1999. С.108.

⁴ Уголовный кодекс Украины: Научно-практический комментарий (Отв. ред. Яценко С.С., Шакун В.Й.). К.: Правовые источники, 1998. С.308.

совно до диспозиції ст. 78 КК (1960 р.), і вони не відбивають цілком змісту чинної ст. 277 КК. Так, виходячи з тексту чинної статті 277 КК, вчинення цього злочину можливе і шляхом бездіяльності що не вбачалося у попередньому КК 1960 року. Стосовно Коментарю до КК, то в ньому використаний термін «приведення», що, на нашу думку, не зовсім точно відображає сутність діяння.

О.М. Котовенко приводить наказ Державного комітету будівництва, архітектури та житлової політики України від 9 червня 1998 року № 124 «Про затвердження Правил обстежень, оцінки технічного стану, паспортизації та проведення планово-запобіжних ремонтів газопроводів і споруд на них» термін «пошкодження» визначається як «відхилення від первісного рівня якості елементів та конструкцій, яке виникає під час експлуатації або аварії». Як бачимо, це визначення, не вказуючи на протиправний характер дії, має загальний характер і при доопрацюванні може бути застосоване для характеристики «пошкодження» як наслідку розглядуваного злочину¹, але у такому вигляді аж ніяк не характеризує злочинне діяння, яке досліджується.

В основу поняття «пошкодження» щодо злочину, передбаченого ст. 277, слід покласти визначення, дане В.І. Касинюком відносно шляхів сполучення і транспортних засобів, із урахуванням деяких зауважень П.С. Матишевського й авторів Коментарю до КК України. Виходячи з цього, пошкодженням шляхів сполучення і транспортних засобів слід вважати протиправне діяння (дія чи бездіяльність) на предмети, коли з ладу виводяться окремі частини і механізми об'єктів і споруд шляхів сполучення, транспортних засобів та технологічно пов'язаних з ними систем, які внаслідок цього стають частково непридатними для експлуатації згідно зі своїм цільовим призначенням, але можуть бути відновлені.

Головна ознака пошкодження - це часткове позбавлення предмета економічної, господарської цінності, у результаті чого його неможливо використати за цільовим призначенням без витрат праці і матеріалів, тобто без ремонту. Неможливість використання предмета за його цільовим призначенням - невід'ємна властивість часткового позбавлення предмета його економічної, господарської цінності, тобто самого пошкодження.

На думку деяких авторів, у ряді випадків пошкодження не може

¹ Котовенко О.М. Кримінальна відповідальність за пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів: Монографія. — Харків: Консум, 2004. - С. 42-43.

слідків, свідомо допускає їх настання. Наприклад, особа пошкоджує пристрої засобів сигналізації, зв'язку чи автоматики і викрадає частину їх елементів, які безпосередньо «відповідають» за процес транспортування вантажів чи пасажирів, при цьому байдуже ставиться до реальної можливості настання суспільно небезпечних наслідків своєї дії. «Злочинний наслідок при непрямому умислі, - правильно зазначав П.С. Дагель, - це ціна, яку винний готовий сплатити за досягнення мети, жертвуючи, таким чином, суспільними інтересами»¹. Таким чином, первинні наслідки можуть виступати як проміжна мета у досягненні наміченої винним кінцевої мети.

Заволодіння у цьому випадку наприклад, пристроєм засобу зв'язку центрального блокування залізничного транспорту, що забезпечує його нормальну роботу, є для злочинця кінцевою метою його дій, що перебуває за межами складу злочину, передбаченого ст. 277, однак для досягнення цієї мети винний намагається викликати пошкодження елементів технологічно пов'язаних із транспортними засобами залізниці, як бажаного результату своїх дій, що є проміжною метою злочину.

Після аналізу ознак умисного ставлення особи до всіх елементів об'єктивної сторони розглядуваного злочину, слід розглянути необережну форму вини за такою же схемою. Як уже зазначалося, у ст. 277 КК передбачена також можливість вчинення руйнування або пошкодження об'єктів шляхів сполучення і транспортних засобів з необережною формою вини. Тут необережність поширюється на діяння й усі наслідки, як первинні, так і вторинні. Причому, у силу того, що руйнування й пошкодження цих об'єктів має подвійний смисл, як діяння і як первинний наслідок, то і вина до самого діяння охоплює психічне ставлення до первинного наслідку (руйнування або пошкодження предмету злочинного посягання).

Злочинна самовпевненість має місце тоді, коли особа, що вчинила злочин, передбачала можливість настання суспільно небезпечних наслідків своєї дії чи бездіяльності, але легковажно сподівалася на їх відвернення (ч. 1 ст. 25 КК). Інтелектуальна ознака злочинної самовпевненості зазначає в законі вказівкою на ставлення суб'єкта до суспільно небезпечних наслідків. Однак у теорії з цього питання існують різні точки зору. Одні автори вважають, що особа за цієї форми

¹ Дагель П.С., Котов Д.П. Суб'єктивная сторона преступления и ее установление. — Воронеж: Изд-во Воронеж. ун-та, 1974. С.101-102.

це усвідомлення може бути різноманітного характеру, залежно від конструкції і ролі пристроїв і елементів технічної системи шляхів сполучення і транспортного засобу, від характеру й обсягу їх пошкодження. Усвідомлення фактичної сторони вчинених дій може через це варіюватися від правильного відображення взаємозв'язку між окремими елементами і механізмами транспорту до неправильного (помилкового) їх відображення. У будь-якому разі, за прямого умислу суб'єкт передбачає, що у результаті його дій порушується їх нормальна робота, за непрямого - винний може передбачати неминучість настання наслідків, а лише припускає реальну можливість їх настання.

Відзначимо, що за умисного ставлення до вторинних наслідків, особа передбачає розвиток причинного зв'язку між руйнуванням або пошкодженням і тяжкими наслідками. Передбачення таких наслідків ґрунтується на відображенні у свідомості людини тих об'єктивних процесів, подій і явищ, що складають в об'єктивній дійсності причинний ланцюг подій. Для встановлення такого передбачення слід уважати наявність у суб'єкта хоча б у загальних рисах відомостей про закономірності розвитку причинного зв'язку. Особа може передбачати розвиток причинного зв'язку лише у загальних родових рисах. Як правило, такий характер передбачення має місце, коли дії винного створюють умови не для неминучого, а лише для реально можливого настання тяжких наслідків. Наприклад, якщо суб'єкт має достатні знання і досвід, які дають можливість уявити собі перебіг подій, із яких складається причинний зв'язок, то він передбачає його розвиток у загальних рисах і, тим самим, передбачає і наслідки своїх дій. Це, наприклад, коли спеціаліст підривної справи руйнує ділянку шляхів сполучення чи транспортного засобу з допомогою вибуху. Природно, особа, маючи спеціальні знання, може передбачати і навіть планувати припустимий обсяг настання суспільно небезпечних наслідків, що матимуть місце після злочинного діяння.

Вольовий момент щодо тяжких наслідків виявляється по-різному, залежно від видів умислу. Воля при умисному ставленні винного до тяжких наслідків виражається у бажанні або у свідомому їх припущенні. Саме ж вольове ставлення особи може мати різні відтінки: від бажання, прагнення їх досягти - до байдужого ставлення або навіть небажання їх настання. За прямого умислу суб'єкт прагне настання тяжких наслідків як кінцевої мети своєї дії. Бувають також випадки непрямого умислу, коли злочинець, не бажаючи настання тяжких на-

супроводжуватися навіть порушенням конструктивної цілісності споруд шляхів сполучення чи якогось виду транспорту. Це має місце, коли ті чи інші прилади й механізми приводяться у неробочий стан шляхом їх відключення¹. Ще раніше Б.О. Курінов прямо вказував, що «про пошкодження слід говорити й у тих випадках, якщо засоби зв'язку, сигналізації чи автоматики були відключені, приведені в неробочий стан, що у даній конкретній ситуації є явно ненормальним»². О.І. Коробєєв, навпаки, вважає, що семантичне тлумачення терміна «пошкодження» дає украй мало підстав для висновків про те, що він охоплює подібні ситуації.

Між тим судова практика уже зіткнулася з проблемою кваліфікації дій, що виходять за рамки поняття «пошкодження». До таких дій, наприклад, можна віднести відключення різноманітних технічних пристроїв, споруд шляхів сполучення і транспортних засобів, пов'язаних із ними систем, у результаті чого вони не можуть нормально функціонувати. Судова практика у справах про злочин, передбачений ст. 277 (раніше ст. 78 КК «пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів»), такі дії розцінювала як пошкодження³, проте таке поширювальне тлумачення закону про кримінальну відповідальність викликає сумнів. Адже відключення технічних пристроїв не може трактуватися ні як пошкодження, ні як руйнування засобів транспорту. Очевидно, що названими діями предмети, про які, зокрема, йдеться у ст. 277 КК, не тільки цілком, але й частково не втрачають здатності бути використаними за цільовим призначенням. Ще І.Я. Фойницький правильно писав, що найважливішим, щодо кримінально-караного пошкодження є висновок про те «чи здатна річ продовжувати слугувати своєму майновому положенню без пошкодження або ремонту, чи ні, при чому пошкодженою у сенсі юридичному, річ може вважатися лише за негативного розв'язання цього питання»⁴.

Через це поняття пошкодження не охоплює дію з відключення систем, пристроїв механізмів та інших елементів шляхів сполучення і транспортних засобів, що є у технічно справному стані, але вони зна-

¹ Касынюк В.Й. Совершенствование уголовного закона об ответственности за повреждение путей сообщения и транспортных средств//Проблеми законности. Вып.26, 1991. С.51.

² Куринов Б.А. Квалификация транспортных преступлений. М.: Изд-во МГУ, 1965. С.208.

³ Коробєєв А.И. Транспортные правонарушения: Квалификация и ответственность. М.: Юрид. лит., 1990. С.51.

⁴ Фойницький Й.Я. Курс уголовного права. Часть Особенная. СПб., 1907. С. 324.

ходяться у такій ситуації, за якої їх не можна експлуатувати, бо порушився процес взаємодії пристроїв і механізмів технічної системи шляхів сполучення і транспортних засобів. Тому відключення систем і механізмів шляхів сполучення і транспортних засобів може дати підставу для застосування ст. 277 КК тільки в тому разі, коли внаслідок цього були зруйновані чи пошкоджені предмети досліджуемого злочину або наступили інші наслідки, вказані в ст. 277 КК.

Ми підтримуємо пропозицію О.М. Котовенко щодо доцільності доповнення диспозиції як ст. 292 КК так і в нашому випадку ст. 277 КК, де поряд з поняттями «руйнування» і «пошкодження», стосовно шляхів сполучення і транспортних засобів доцільно зробити доповнення терміном «інше протиправне діяння», спрямоване на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан, якщо це спричинило руйнування і пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів та технологічно пов'язаних із ним систем і інші суспільно небезпечні наслідки, про які йдеться в законі про кримінальну відповідальність. Таким чином, диспозиція ст. 277 КК має починатися словами: «руйнування або пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, а також технологічно пов'язаних з ними засобів, зв'язку, сигналізації, автоматики, а також інше протиправне діяння, спрямоване на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан, якщо це призвело до порушення нормальної роботи зазначених предметів вказаного злочину або спричинило небезпеку для життя чи здоров'я людей...»¹.

Розрізнення трактування поняття руйнування від пошкодження слід проводити як за способом дії на предмет посягання, так і за інтенсивністю такої дії. Руйнування, і про це йшлося раніше, полягає у такому порушенні конструктивної цілісності шляхів сполучення чи транспортних засобів, що призводить до повної не відновлюваної втрати предметом своїх якостей, які визначають його цільове призначення. Руйнування категорично виключає можливість чи доцільність їх відновлення з технічних або експлуатаційних міркувань, наприклад, потребує проведення роботи із заміни ділянки залізниці чи конкретного шляху сполучення. В той же час така дія як пошкодження немає такого високого ступеня інтенсивності дії на предмет: при цьому відбувається тільки зниження якості предмета чи така дія, яка

ється, і злочинний результат фактично настає. Наприклад, суб'єкт, пошкоджуючи шляхи сполучення чи транспортний засіб для крадіжки їх елементів для здачі як за металобрухт тощо, легковажно сподівається, що внаслідок його дій нічого не станеться, однак при їх розкраданні може статися аварія транспортного засобу.

Від злочинної самовпевненості недбалість відрізняється тим, що винний не передбачає можливості настання суспільно небезпечних наслідків своєї дії, але зобов'язаний і спроможний їх передбачити. Таким чином, вина у формі недбалості щодо вторинних наслідків у змішаній вині відносно руйнування або пошкодження вказаних об'єктів характеризується двома ознаками: 1) суб'єкт повинен (зобов'язаний) був передбачати суспільно небезпечні наслідки своїх умисних дій, 2) він міг їх передбачати.

Перша ознака являє собою об'єктивний критерій - обов'язковість, або інакше, обов'язок передбачення небезпечних наслідків. Цей обов'язок пов'язаний з обов'язками особи, основаними на законі, професійному статусі особи, зокрема, такі положення передбачені багатьма нормативними документами наприклад, Законом України «Про транспорт» 10.11.1994 р. Загальноприйняті правила співжиття також передбачають, що особа усвідомлює можливість настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння.

Однак встановлення одного об'єктивного критерію ще не перетворює психічне ставлення на злочинну недбалість – для цього слід установити суб'єктивний критерій. Останній означає індивідуальні здатності конкретної особи передбачати настання злочинних наслідків у міру своїх особистих якостей, кваліфікації і тих особливостей обставин, за яких було вчинено суспільно небезпечне діяння, що призвело до цих наслідків.

Наприклад, пошкодження особою засобів зв'язку чи сигналізації з метою крадіжки кольорових металів, яке спричинило порушення нормальної роботи об'єктів, які досліджуються, хоча суб'єкт і не бажав, не припускав і не передбачав самої можливості настання наслідків, але водночас повинний був і міг їх передбачити.

Як уже зазначалося, у більшості випадків вчинення розглядуваного злочину до вторинних наслідків вина є необережною, однак, до цих наслідків можливий і умисел, причім як прямий, так і непряний. Розглянемо тепер ці ситуації. У таких випадках важливо вказати, що руйнуючи чи пошкоджуючи об'єкти, які досліджуються, особа тим самим усвідомлює можливість настання названих наслідків. Причому

¹ Котовенко О.М. Кримінальна відповідальність за пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів: Монографія. — Харків: Консум, 2004. — С. 44-45.

мий), а щодо віддаленого - необережність, злочин у цілому визнається умисним, тому що саме умисне ставлення до діяння і найближчого наслідку визначає спрямованість злочину, його суспільну небезпечність¹. Таким чином, можна стверджувати, що злочин, передбачений ст. 277, вчинений у рамках змішаної форми вини, є умисним.

Стосовно цього злочину висловлено думку, що «вказівка законодавця на умисну вини при пошкодженні шляхів сполучення і транспортних засобів однаковою мірою стосується як самого діяння, так і його наслідків»², що «характер самої дії... виключає можливість розриву у психічному ставленні суб'єкта до дії і її наслідків, умисел щодо дії цілком збігається з умислом щодо наслідків»³.

Очевидно, що ця думка не враховує ситуацій, коли умисел щодо наслідків відсутній, і їх завдано через необережність. Цей склад злочину руйнування і пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів, як зазначалося у попередній главі, мають два наслідки: перший - руйнування або пошкодження предмета посягання, і другий - створення можливості настання суспільно небезпечних наслідків або їхнє фактичне настання. Умисел щодо перших наслідків не виключає можливості необережної вини стосовно інших.

При аналізі необережності до вторинних наслідків при змішаній формі вини слід відзначити, що вона може щодо цих наслідків характеризуватися одним із наступних варіантів:

а) передбаченням можливості настання суспільно небезпечних наслідків і легковажним сподіванням на їх відвернення (злочинна самовпевненість);

б) непередбаченням можливості їх настання за наявності обов'язковості й можливості такого передбачення (злочинна недбалість).

Що стосується злочинної самовпевненості, то суб'єкт передбачає як фактичні ознаки можливих наслідків своїх дій, так і їх суспільно небезпечний характер. У цій ситуації характерна також помилка особи у передбачуваному розвитку причинного зв'язку, що ґрунтується на неправильній оцінці обставин, які протидіють настанню наслідків. Особа переоцінює свої сили чи інші обставини, на які вона сподіва-

хоч і приводить предмет у стан бездіяльності, але не виключає можливості його відновлення шляхом ремонту, наприклад, установку мідних перемичок, вузлів, агрегатів тощо на місце розкраденого чи пошкодженого злочинцями.

Зі сказаного зрозуміло, що пошкодження, за всяких інших умов, менш суспільно небезпечний вид посягання на даний об'єкт, ніж руйнування.

Руйнування й пошкодження досліджуваних об'єктів передбачає використання знарядь і засобів для цього. У зв'язку з цим для об'єктивної сторони злочину має значення питання про те, чи входить до складу діяння використання людиною сил природи, інших механізмів. У літературі це питання є дискусійним. Так, на думку М.Д. Дурманова, дія «включає в себе не тільки рухи тіла людини, але і ті сили й закономірності, які вона використовує»¹. «Дія, - зазначено в одному з підручників кримінального права, - включає також використання різноманітних сил природи, механізмів, пристроїв, радіоактивних речовин і тощо, які використовує особа, вчиняючи злочин»². О.М.Котовенко підтримує Н.Ф. Кузнецову, і вони навпаки, «вважають неправильним включати до поняття дії сили, які використовує особа у своїй діяльності, а тим більше закономірності об'єктивного світу»³, тобто сили природи тощо. Сутність даного питання полягає не у фізичному розчленовуванні поведінки людини на частини, а у встановленні тих меж дії, у яких використовували сили і засоби підвладні і підконтрольні особі, що вчиняє злочин.

На думку О.М.Котовенко правильно розв'язує це питання В.М. Кудрявцев, який пише, що злочинна дія закінчується тими рухами, використовуючи які людина впливає на вказані сили і засоби, подальша ж робота механізмів, дія природних сил або поведінка третіх осіб, використовуваних злочинцем, є продовженням об'єктивної сторони злочину, що часто не залежить від волі суб'єкта, і охоплюються поняттям причинного зв'язку між його діями і суспільно небезпечними наслідками⁴, з чим ми згодні.

У переважній більшості випадків вчинення розглядуваного злочи-

¹ Кримінальне право України: Загальна частина: Підручник для студентів юрид. спец. вищ. закладів освіти / М.І. Бажанов, Ю.В. Баулін, Б.І. Борисов та ін.; За ред. проф. М.І. Бажанова, Б.В. Сташиса, В.Я. Тація. Київ; Харків: Юрінком Інтер — Право, 2001. С. 162.

² Курс советского уголовного права. Т.4. М., 1970. С. 195.

³ Корчева З.Г. Некоторые вопросы квалификации транспортных преступлений // Правоведение. 1965. № 3. -С. 156.

¹ Дурманов Н.Д. Понятие преступления. М., 1948. С. 54.

² Уголовное право. Общая часть. М.: Моск. ин-т МВД России, 1997. С.156.

³ Котовенко О.М. Кримінальна відповідальність за пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів: Монографія. — Харків: Консум, 2004. — С. 50-51.

⁴ Кудрявцев В.Н. Объективная сторона преступления. М.: Гос. 1-во юрид. лит., 1960. С.78.

ну за допомогою яких-небудь механізмів або сил природи вчинюється шляхом активних дій. Однак можливі ситуації, за яких руйнування або пошкодження відбулося у результаті бездіяльності, що впливає із самого тексту ст. 277 КК, в якій, на відміну від ст. 78 КК 1960 р., визнається протиправним пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів і через необережність. Слід визнати, що бути бездіяльним у цій ситуації може тільки працівник, який відповідає за функціонування і безпечну експлуатацію шляхів сполучення і транспортних засобів. Наприклад, особа, відповідальна за експлуатацію засобів сигналізації зв'язку, механізмів, тощо, що регулюють нормальну роботу споруд, шляхів сполучення і транспортних засобів, не включає (чи не виключає) своєчасно елемент управління, через що вони зазнають руйнування або пошкодження, що спричиняє наслідки, зазначені у ст. 277 КК. Необхідно вказати, що наслідки у вигляді пошкодження предмета злочину настають тут у результаті неналежного виконання працівником своїх службових обов'язків.

Окрім розглянутих вище, ознаками об'єктивної сторони аналізованого злочину (його соціальними, юридичними ознаками) є суспільна небезпечність і протиправність.

Суспільна небезпечність пошкодження об'єктів шляхів сполучення і транспортних засобів полягає в тому, що винний завдає шкоди нормальному (безаварійному) функціонуванню усіх видів транспорту і зв'язаних з ним технологічних систем, які забезпечують транспортування вантажів і пасажирів, збереженість життя і здоров'я багатьох людей, безпеку довкілля тощо. Для з'ясування суспільної небезпечності пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів важливе значення має характер транспортованих вантажів від відправника до отримувача, а також пасажирів до місця призначення.

Характеризуючи суспільну небезпечність пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів слід обов'язково вказати на таку важливу їх характеристику, як джерело підвищеної небезпеки, особливо за умов руху транспорту. Тому при пошкодженні окремих ділянок, споруд шляхів сполучення, чи видів транспорту, засобів зв'язку і сигналізації можливі різноманітні наслідки у вигляді аварій, порушення нормальної (безаварійної) роботи транспорту, або створення небезпеки для життя і здоров'я людей чи настання інших тяжких наслідків, які безсумнівно, являють собою велику суспільну небезпечність. Окрім цього злочинні дії можуть призвести до руйнування транспортних засобів, будівель, споруд, обладнання і порушення ру-

другий (віддалений) - кваліфікуючою ознакою. В цих злочинах відповідно до закону щодо діяння і щодо першого обов'язкового наслідку суб'єктивна сторона виражається в умислі (прямому чи непрямому), а щодо другого (кваліфікованого) наслідку - тільки в необережності (злочинній самовпевненості або злочинній недбалості).

До таких злочинів належать, наприклад, умисне знищення або пошкодження майна, яке спричинило загибель людей чи інші тяжкі наслідки (ч.2 ст. 194 КК); умисне тяжке тілесне ушкодження, яке спричинило смерть потерпілого (ч. 2 ст. 121 КК) та ін.

Діяння, яке досліджується, тягне за собою первинний наслідок у вигляді руйнування або пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, і вторинний, наприклад, у вигляді порушення нормальної роботи транспорту чи створення небезпеки для життя людей. Як зазначалося, цей злочин із матеріальним складом та з двома видами наслідків, причому вторинні наслідки є більш тяжкими, ніж первинні, що є обов'язковими ознаками простого складу. Вторинні наслідки виступають як ознака, що суттєво підвищує суспільну небезпечність діяння, і на них вказують ч. 1, 2, 3 ст. 277 КК.

За наявності змішаної форми вини слід вирішити питання про те, яким у цілому є злочин, вчинений винним, - умисним або необережним. Це має важливе практичне значення. Наприклад, відповідно до статей 14 і 15 КК тільки в умисних злочинах можливі готування і замах; відповідно до ст. 26 КК обов'язковою ознакою співучасті є умисна участь в умисних злочинах. Під рецидивом як найбільш небезпечним видом множинності розуміється вчинення нового умисного злочину особою, яка має судимість за умисний злочин (ст. 34 КК). Тому при змішаній формі вини необхідно визначити, до яких злочинів - умисних чи необережних - слід віднести вчинений злочин. Вирішення цього питання залежить від того, яка об'єктивна ознака конкретного складу злочину є найважливішою для визнання діяння злочином і оцінки ступеня його суспільної небезпечності.

У першій групі злочинів зі змішаною формою вини, в яких діяння саме по собі не є злочином, а стає ним тільки за умови, що воно спричинило тяжкі наслідки, вирішальне значення має необережне ставлення до цих наслідків. Саме воно і визначає віднесення цих злочинів у цілому до необережних.

У другій групі злочинів, до якої, як вже відзначалося, відноситься аналізований склад злочину, де до діяння і найближчого (обов'язкового) наслідку передбачається умисел (прямий чи непря-

вити різні форми вини стосовно діяння і щодо наслідків. Іноді пропонувалося таку вину вважати третьою формою вини поряд з умислом і необережністю¹. Інші ж, заперечуючи наявність самостійної змішаної форми вини, водночас відзначали певну специфіку суб'єктивної сторони деяких злочинів, особливо злочинів із двома наслідками².

Очевидно, правий Г.А. Крігер, який указував у дискусії з цього питання, що при змішаній вині відбувається «дотикання умислу і необережності, яке не призводить, однак, утворення якісно нової форми вини»³.

Питання про змішану форму вини виникає в тих складах злочину, в яких об'єктивна сторона за своїм характером є складною. Оскільки зміст вини визначається психічним ставленням особи не тільки до об'єкта, а й до об'єктивної сторони конкретного злочину, то вина повинна відображати складний характер об'єктивних ознак конкретного складу злочину.

Можна виділити дві групи злочинів зі змішаною формою вини. Перша - це злочини, в яких діяння, що становить собою порушення будь-яких правил безпеки, саме по собі, у відриві від наслідків є адміністративним чи дисциплінарним правопорушенням, і тільки настання суспільно небезпечних наслідків, причинно пов'язаних з діянням, робить все вчинене злочином. До таких злочинів належать, наприклад, порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух, якщо це спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки (ст. 291 КК); незаконне перевезення на повітряному судні вибухових або легкозаймистих речовин, що спричинило загибель людей чи інші тяжкі наслідки (ч.2 ст. 269 КК) та ін. У цих злочинах порушення правил може бути як умисним, так і необережним, але ставлення до наслідків виражається тільки в необережності: злочинній самовпевненості або злочинній недбалості. Тому, коли винний порушує правила умисно, і має місце змішана форма вини: щодо діяння є умисел, а щодо наслідків є необережність.

У другій групі злочинів, до якої можна віднести і аналізований склад злочину, складність об'єктивної сторони полягає в тому, що передбачене законом умисне діяння спричиняє два різних наслідки: перший (найближчий) є обов'язковою ознакою об'єктивної сторони,

ху (графіку) транспорту, завдати (у т.ч. на тривалий час) шкоди довіллі та спричинити смерть чи тілесні ушкодження потерпілим.

Через це законодавець згідно ст. 12 КК справедливо відносить дане діяння до числа особливо тяжких злочинів. Як з'ясовано, крім того, що пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів за своїми об'єктивними ознаками є суспільно небезпечним, воно водночас є і протиправним діянням. У кримінальному праві протиправність діяння означає суперечність його правовій нормі (у нашому випадку ст. 277 КК), порушення якої карається законом про кримінальну відповідальність.

Для об'єктивної сторони цього злочину важливе значення мають спосіб і місце вчинення даного злочину. При цьому, як правильно зазначає В.М. Кудрявцев, важливу роль грають не самі собою спосіб, місце, час і обстановка вчинення злочину, узяті поза чи нарівні з дією, а зовнішня сторона суспільно небезпечної дії, виконаної певним способом у даних умовах місця, часу й обстановки¹. Як відомо, спосіб вчинення злочину є системою (комплексом, сукупністю) взаємопов'язаних актів поведінки, він містить у собі якісну характеристику злочинного діяння, у ньому відбиваються певні риси особи злочинця, форма вини, мотив і мета злочину, він детермінований певними суб'єктивними й об'єктивними факторами². В одних випадках спосіб може вказувати на якісну сторону виконання дії, що утворює об'єктивну сторону злочину, в інших - на ті додаткові сили і фактори, які використовує особа для вчинення злочинного посягання. Іноді спосіб може свідчити про особливі властивості реалізованої дії, що суттєво підвищують її суспільну небезпечність, або про негативні властивості особистості злочинця, що виявляються в способі дії. У всіх випадках спосіб виступає в ролі фактора, що «утворює» дію, свідчить про якісну своєрідність її виконання, суттєво впливає на ступінь суспільної небезпечності злочинного посягання.

Аналізоване посягання може бути вчинено різноманітними способами, що, як правило, хоч і не впливають напямую на кваліфікацію, але можуть бути враховані судом як обставини, що індивідуалізують покарання. У коментарі до КК щодо розглядуваного складу злочину сказано,

¹ Пиотковский А.А. Курс советского уголовного права. Т.2. М., 1970. С. 333; Дагель П.С., Котов Д.П. Субъективная сторона преступления и ее установление. С.158-177.

² Волков Б.С. Проблема воли и уголовная ответственность. Казань, 1965. С. 41; Кригер Г.А. Определение формы вины // Советская юстиция. 1979. № 20. С.4-6.

³ Кригер Г.А. Определение формы вины//Советская юстиция. №2. 1979.

¹ Кудрявцев В.Н. Объективная сторона преступления. С.10.

² Зуйков Г.Г. Криминалистическое учение о способе преступления; Кудрявцев В.Н. Способ совершения преступления и его уголовно-правовое значение //Сов. государство и право. № 8. 1957; Панов Н.И. Способ совершения преступления уголовная ответственность, Харьков: Высш. шк., 1982.

що це - «будь-який спосіб руйнування або пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів пов'язаних з ним споруд, об'єктів, зазначених у законі, внаслідок яких виникає загроза здоров'ю, життю людей або завдання значної матеріальної шкоди, настання інших тяжких наслідків, наприклад руйнування засобом вибуху і т.п.)»¹

У аналізованій практиці Пленуму Верховного Суду від 02.07.1976 р. № 4 (зі змінами) прямо не визначені способи вчинення злочину, але відзначено, що «умисним знищенням або пошкодженням державного чи колективного майна шляхом підпалу», тобто одним із загальнебезпечних способів, «є знищення або пошкодження цього майна вогнем у випадках, коли створюється загроза життю та здоров'ю людей або заподіяння значних матеріальних збитків»².

П.С. Матишевський зазначає, що стосовно досліджуемого складу злочину вказані поняття означають «який-небудь спосіб вчинення цього злочину, коли винний приводить у дію сили, які швидко розростаються в руйнівні, пошкоджувальні, стихійні сили, небезпечні для життя і здоров'я людей, значної кількості майна, довкілля (підпал, вибух і т. ін.)»³.

З ним погоджується В.І. Касинюк⁴.

Причому у цьому випадку зовсім не є обов'язковим завдання шкоди ще яким-небудь іншим майновим або особистим інтересам, досить того, що такий спосіб був використаний винним. Наприклад, організована група, з метою зірвати транспортування вантажів чи пасажирів через територію України, вирішує висадити в повітря частину однієї з ділянок шляхів сполучення і конкретний вид транспортного засобу, якими транспортуються предмет(ти) злочину що досліджу-

¹ Уголовный кодекс Украины: Научно-практический комментарий (Отв. ред. С.С. Яценко, В.И. Шакун). К.: Правовые источники, 1998. С.309.

² Постановление Пленума Верховного Суда Украины № 4 от 02.07.1976 г. с изменениями, внесенными согласно постановлений №9 от 22.12.1978 г., № 3 от 04.06.1993 г., № 12 от 03.12.1997 г. «О вопросах, которые возникают по делам об уничтожении и повреждении государственного и коллективного имущества путем поджога или вследствие нарушения правил пожарной безопасности» // Сборник Постановлений Пленума Верховного Суда Украины по уголовным делам (1973-2000 гг.). Харьков: Одиссей, 2000.

³ Уголовное право Украины. Особенная часть /Под ред. П.С. Матишевского, С.С. Яценко, П.П. Андрушка. К: Юринком Интер, 1999. С. 110-111.

⁴ Кримінальне право України: Особлива частина: Підручник для студентів юрид. спец. вищ. закладів освіти / М.Г. Бажанов, В.Я. Тацій, В.В. Сташис, І.О. Зінченко та ін.; За ред. проф. М.І. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація. Київ; Харків: Юрінком Інтер-Право, 2001. С.291.

роботи шляхів сполучення і транспортних засобів може мати різні форми умислу і необережності, так само як і до можливості настання наслідків.

Тепер перейдемо до питання про форму вини у випадку настання наслідків, вказаних у ст. 277 КК. У науковій і навчальній літературі щодо вини до цих наслідків зазначається, що вона може бути лише необережною. В той же час на нашу думку це стосується тільки пошкодження а не руйнування. Це справді так, але до цих наслідків можливий і умисел, причому як прямий, так і непрямий згідно ч. 2 і ч. 3 статті 277 КК. Розглянемо спочатку ситуації (вони типові), коли до зазначених наслідків можлива необережна форма вини. У цих випадках суб'єктивна сторона злочину характеризується прямим або непрямим умислом щодо вчиненої суспільно небезпечної дії (руйнування або пошкодження чи інше протиправне діяння об'єктів і предметів, які досліджуються, а щодо порушення нормальної роботи транспорту, спричинення небезпеки для життя людей або загибелі людей, чи аварій, порушення нормальної роботи транспорту, або інших тяжких наслідків - злочинною самовпевненістю або недбалістю.

Хоча питання про змішану форму вини (її ще називають складною, подвійною)¹ не є основним у цій роботі, але така вина має місце при вчиненні розглядуваного злочину і тому слід його визначити хоча б коротко.

Слід зазначити, що питання про змішану форму вини далеко не нове. Ще Ансельм Фейєрбах на початку 19 століття «винайшов» нове поняття «необережність, опосередкована умислом», тобто фактично це подвійна форма вини - «змішана» з умислом необережність². Однак у подальшому ця теорія не здобула суттєвого розвитку та практичної реалізації³.

Дискусія про змішану форму вини велась і в російському дореволюційному кримінальному праві⁴. У радянській юридичній літературі 60-х років минулого століття набуло значного поширення трактування змішаної форми вини у тих злочинах, у яких можна було встано-

¹ Кримінальне право України: Загальна частина: Підручник / М.І. Бажанов, Ю.В. Баулін, В.І. Борисов та ін.; За ред. проф. М.І. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація. – 2-е вид., переробл. і допов. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – С. 180.

² Бажанов М.І. Уголовное право Украины. Курс лекций, 1992. С.57.

³ Горбуза А.Д. Содержание понятий «сметанная форма вины» // Сб. статей адъюнктов и соискателей. М., 1972.

⁴ Таганцев Н.С. Русское уголовное право. Лекции. Часть Общая: В 2 т. Т.1. М., 1994. С.260-265.

3) настання таких наслідків, як аварії, загибель людей, чи інших тяжких наслідків (ч.ч. 1, 3, ст. 277 КК).

Відносно цих наслідків і має бути встановлена відповідна форма вини. Зазначимо, що в науковій літературі стосовно цього злочину ще не порушувалося питання про форму вини щодо такого наслідку, як можливість (загроза) настання наслідків, означеного у ст. 277 КК таких, як спричинення небезпеки для життя людей. Спричинення небезпеки - це потенційне настання наслідків, які залежно від об'єктивних обставин можуть стати реальними. Зрозуміло, що вина у такому випадку може мати різноманітні форми, як умисел (прямий і непрямий), так і необережність (злочинна недбалість і самовпевненість). Адже, наприклад, при умисному ставленні особи до діяння, первинних і вторинних наслідків нею чітко усвідомлюється, як уже зазначалося, на самому етапі руйнування або пошкодження, можливість настання суспільно небезпечних наслідків. Суб'єкт, змінюючи щось в об'єкті, намагається і бажає створити таку можливість реального настання наслідків, зазначених у ст. 277 КК, роблячи їх настання максимально вірогідним (прямий умисел), або може свідомо допускати її виникнення (непрямий умисел). Відповідно, при необережному ставленні до всіх ознак об'єктивної сторони особа може передбачити спричинення небезпеки для життя людей своїм діянням, але легковажно розраховувати на її відвернення (самовпевненість) або взагалі не передбачати настання цього наслідку при обов'язковості й можливості такого передбачення (недбалість). Виходячи з цього, можна стверджувати, що розгляд вини особи до можливості настання суспільно небезпечних наслідків, як самостійного наслідку аналізованого складу злочину, необхідно проводити за загальним правилом, як і до решти наслідків, передбачених ст. 277 КК.

Характеризуючи такий суспільно небезпечний наслідок, як порушення нормальної роботи шляхів сполучення і транспортних засобів, передбачених у ч. 1 ст. 277 КК, слід відзначити, що воно, частіше всього, настає безпосередньо за діянням (руйнуванням або пошкодженням). Шляхи сполучення, наприклад на залізничному транспорті, як цілісна напівавтоматична система, практично відразу «реагує» на порушення його цілісності - відбувається негайне інформування диспетчера засобами сигналізації і зв'язку, який керує частковим припиненням руху потягів за цих обставин і здійснює керівництво по усуненню пошкоджень черговими ремонтними бригадами і т. ін. Відповідно, вина суб'єкта, що вчиняє злочин, до порушення нормальної

ється, до Західної Європи.

Для цього злочинці закладають потужний заряд тротилу у місці проходження, наприклад, поїзда, недалеко від складу паливно-мастильних речовин, населеного пункту і водосховища. У результаті вибуху, як видно з прикладу, можливі різноманітні наслідки, передбачені ч.3 ст. 277 - це може бути і загибель людей, а за ч. 1 цієї ж статті - аварія поїзда, судна, тощо. Але можлива ситуація, коли цього не станеться, а, наприклад, у силу конструкції потягу (судна) матиме місце лише незначне пошкодження, що викличе спрацювання засобів зв'язку, сигналізації та автоматичних систем безпеки й зупинку транспортування вантажів чи пасажирів на цій ділянці. Головне, що для кваліфікації за ст. 277 КК зовсім не обов'язкові наслідки, вказані у ч. 2 і 3 цієї статті КК. Сам собою спосіб вчинення є кваліфікуючою ознакою.

При різних способах пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів можна судити за знаряддями й засобами, за допомогою яких вчинено злочин¹. Не викликає сумніву те, що одним із можливих випадків руйнування або пошкодження може бути використання предметів, що належать до джерел підвищеної небезпеки (наприклад, вибухові, хімічні речовини, боєприпаси і т. ін.).

У Коментарі КК зазначено, що найпоширенішими способами пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів є пошкодження майна яке призводить до погіршення якості, зменшення цінності речі або приведення її на якийсь час у не придатний до використання за цільовим призначенням стан. Під істотним пошкодженням слід розуміти заподіяння йому такої шкоди, яка значно погіршує його якість, зменшує цінність.

Для застосування ч. 2. ст. 277 КК – п. 8 вказаного Пленуму Верховного Суду України від № 12 від 03.12.1997 р. зазначає, що обставини мають вирішуватися судом у кожному конкретному випадку з урахуванням обставин справи. Крім цього заподіяна в наслідок знищення або пошкодження державного чи колективного майна, шкода може полягати, наприклад, у виведенні з ладу повністю або на тривалий час виробничих підприємств (окремих залізничних депо, дільниць) та інших важливих споруд, наприклад, об'єкту паливно-мастильного забезпечення, водо- та енергопостачання, зв'язку, а також інші тяжкі наслідки, наприклад тривалі припинення або дезорга-

¹ Жордания И.Ш. Структура и правовые значение способа совершения преступления. Тбилиси: Сабчота Сакартвело, 1977. С. 108.

нізацію роботи підприємства, установи, організації тощо.

В інших випадках недбале і несумлінне ставлення посадової особи до виконання своїх службових обов'язків, що спричинило велику матеріальну шкоду чи тяжкі наслідки, може тягти відповідальність за ст. 167 КК (халатність).

Як різновид пошкодження споруд, шляхів сполучення і транспортних засобів (враховуючи велику монолітність, металообсяг) може бути вчинено за допомогою деяких видів будівельних та інших механізмів (трактора, екскаватора чи чогось подібного) і транспортних засобів.

Способи вчинення злочину часто залежать від технічної оснащеності, наявності засобів, знарядь, відповідних інструментів що використовується винним для досягнення злочинної мети. Засоби вчинення злочину можна визначити як різноманітні матеріальні предмети, у тому числі й технічні знаряддя і пристрої, що використовуються для вчинення злочину й приховування його слідів¹. І.Ренеберг правильно зазначає, що засоби, які злочинець підготував чи використав для вчинення свого злочину являють собою важливий об'єктивний критерій для припущень щодо його злочинної мети². Знаряддя - це предмети використовуючи які особа чинить фізичну, як правило руйнівну, дію на матеріальні об'єкти³. Відомо, що засоби злочину в одних випадках суттєво полегшують його вчинення, в інших – без них вчинення злочину неможливо. Щодо розглядуваного злочину, то очевидно, що вчинити його шляхом безпосередньої фізичної дії на предмет злочину без використання певних знарядь і засобів практично неможливо. Засоби, використовувані злочинцем, можуть бути різноманітними: у принципі це будь-які знаряддя, за допомогою яких можна руйнувати (вибухівка) і пошкоджувати як шляхи сполучення так і транспортні засоби, але у будь-якому разі (чи це елементарний інструмент, чи складний технічний пристрій) вони сприяють вчиненню злочинної дії - руйнування або пошкодження шляхів сполучення чи транспортних засобів.

Злочин, передбачений ст. 277 КК, вчиняється в певному місці. Із диспозиції даної статті, де подано загальний опис предметів злочинного посягання, видно, що цей злочин може вчинятися тільки в міс-

алізувати рішення, планування реалізації рішення¹. Таким чином, бажання не з'являється несподівано, воно проходить певну еволюцію. Для досягнення результату винний підкоряє свою поведінку певним намірам і меті. Згідно з ними людина обирає спосіб і засоби, за допомогою яких цю мету можна досягти. Сутність вольового процесу при пошкодженні досліджуємих предметів злочину з прямим умислом полягає в активному намаганні досягти поставленої мети.

Іноді бажання особи вичерпується прагненням зруйнувати або пошкодити предмети розглядуваного посягання, що і є кінцевою метою дії винного. Таким чином, у цьому складі злочину вина у формі прямого умислу може охоплювати як дію, так і первинний наслідок, тобто руйнування й пошкодження об'єктів шляхів сполучення і транспортних засобів; що стосується вторинних наслідків, то у цьому випадку суб'єкт може їх свідомо допускати, не прагнучи їх настання (непрямий умисел). Наприклад, особа, пошкоджуючи систему автоматичного перевезення залізничних стрілок залишає його у такому стані. Природно, що після певного проміжку часу можливе настання суспільно небезпечних наслідків, передбачуваних ст. 277 КК, таких як аварія, у т.ч. зіткнення потягів тощо.

В інших випадках діяння на предмети злочину є для винного не кінцевою, а проміжною метою, що виступає як необхідний засіб досягнення кінцевої мети. Наприклад, попередньо спланований підрив та вибух предметів злочину спричиняє настання тяжких наслідків, вказаних у ст. 277 КК, тобто дія тут неодмінно, неминуче викликає настання вторинного наслідку. У даному разі вольовий елемент умислу при пошкодженні об'єктів, які досліджуються, підтверджує, що він є прямим.

Таким чином, психічне ставлення винного до руйнування або пошкодження предмета посягання може виявлятися як у прямому, так і непрямому умислі; різні форми умислу можуть бути і щодо первинного, і щодо вторинного наслідку (аварія, загибель людей і ін.), що і визначає особливість суб'єктивної сторони розглядуваного складу злочину.

Окремо слід зупинитися на характері вини до віддалених наслідків. Ними за ст. 277 вважаються:

- 1) порушення нормальної роботи шляхів сполучення і транспортних засобів;
- 2) спричинення небезпеки для життя людей (ч.1 ст. 277КК);

¹ Курс уголовного права. Л.: ЛГУ, 1968. С. 415-416.

¹ Жордания И.Ш. Структура и правовые значение способа совершения преступления. Тбилиси: Сабчота Сакартвело, 1977. С. 71.

² Реннеберг Й. Объективная сторона преступления М.: Госюриздат, 1957. С.82.

³ Уголовное право Украины. Общая часть: Учебник / Под ред. М. И. Бажанова, В. В. Сташиса, В. Я. Тация. Харьков: Право, 1998. С. 113.

Передбачаючи реальну можливість настання наслідку, суб'єкт усвідомлює, що своїми діями він створює такі умови, вносить до об'єктивного світу такі зміни, які можуть спричинити суспільно небезпечні наслідки, але можуть і не спричинити їх, бо для настання наслідків потрібні й інші умови, непідвладні суб'єктові. Тобто пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів можливе і з непрямым умислом, коли винний не бажає, але свідомо припускає, що у результаті його дій предмет посягання може бути приведений у непридатний для експлуатації стан. За приклад може служити ситуація, коли особа викрадає елементи пристроїв, засобів зв'язку і сигналізації, автоматики. Ця дія може спричинити серйозні наслідки, наприклад, порушення нормальної роботи шляхів сполучення і транспортних засобів, аварію тощо, але суб'єкт цього не бажає, а тільки свідомо допускає настання цих наслідків.

Передбачення суспільно небезпечних наслідків можливе лише при усвідомленні суб'єктом, хоча б у загальних рисах, розвитку причинного зв'язку між дією і наслідком. Слід зазначити, що передбачення створення умов для неминучого чи реального настання наслідку й означає передбачення розвитку причинного зв'язку. Адже без усвідомлення причинного зв'язку передбачення наслідків неможливе. Для обґрунтування умислу при руйнуванні чи пошкодженні об'єктів шляхів сполучення і транспортних засобів достатньо, щоб розвиток причинного зв'язку передбачався суб'єктом у загальних рисах. Наприклад, особа, пошкодивши ділянку шляхосполучення, викрала засоби сигналізації та зв'язку і зникла, внаслідок порушення нормальної роботи сталася зупинка чи збій графіку руху транспорту. Із приведеного прикладу видно, що, вчиняючи аналізований злочин, суб'єкт усвідомлює, як розвиватимуться події в результаті його діяння, і до яких наслідків вони призведуть, хоча при цьому він може і не усвідомлювати всіх обставин (умов), які вплинули на результат, характер і перебіг усіх тих процесів, викликаних його діями, усього механізму виникнення суспільно небезпечних змін в об'єкті, на який він посягав. Таким є зміст інтелектуального елемента умислу.

Доцільно проаналізувати характеристику вольового його елемента. Умисел при пошкодженні об'єктів шляхів сполучення і транспортних засобів полягає, перш за все, у бажанні зруйнувати або пошкодити предмет цього посягання. У вольовому акті дії передують певний процес мислення, що містить такі етапи, як усвідомлення спонукань, урахування наслідків дії, прийняття рішення, зародження намірів ре-

цях розташування і експлуатації шляхів сполучення та щодо самих транспортних засобів. Специфікою місця вчинення розглядуваного злочину слід визнати те, що особливі властивості предмета злочину визначають і місце його вчинення. Місце вчинення цього злочину слід розуміти не як географічний район або одиницю адміністративного поділу, а й як місце розташування та функціонування шляхів сполучення і транспортних засобів та технологічно пов'язаних з ними споруд, систем. Таким чином, місце злочину підлягає обов'язковому встановленню для правильної кваліфікації вчиненого.

Злочин вважається закінченим із моменту вчинення дії, тобто руйнування або пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, що спричинило настання суспільно небезпечних наслідків. Таким чином, необхідною ознакою об'єктивної сторони є настання суспільно небезпечних наслідків.

5.1. Наслідки пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів

Антисуспільні властивості злочинної дії (бездіяльності) виявляються в тому, що вона тягне за собою настання шкідливих наслідків¹. Об'єктивна сторона злочину, вказаного в ст. 277 КК, вимагає настання певних наслідків. Суспільно небезпечні наслідки - це результат негативної поведінки (діяння) людини, яка позначається на суспільних відносинах. Б.С. Нікіфоров із цього приводу писав: «Злочинний наслідок є вираженням охоронюваного законом про кримінальну відповідальність суспільного відношення, ущемленого злочинним діянням»². Таким чином, суспільно небезпечні наслідки можна визначити як шкоду, яку злочинне діяння завдає суспільним відносинам, що охороняються законом про кримінальну відповідальність, або як реальну небезпеку (загрозу) завдання такої шкоди³.

Злочинні наслідки описані в ч. 1 ст. 277 КК «якщо це (руйнування або пошкодження) спричинило чи могло спричинити аварію поїзда, судна, або порушило нормальну роботу транспорту, чи створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків. У

¹ Кудрявцев В.Н. Объективная сторона преступления. С.131

² Мальцев В.В. Проблема уголовно-правовой оценки общественно опасных последствий. Саратов: Изд-во Саратовского ун-та, 1989. С.9.

³ Уголовное право Украины. Общая часть: Учебник /Под ред. М.И. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація. С.101.

частині 2 цієї ж статті «якщо такі дії спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або завдали великої матеріальної шкоди», у ч. 3 ст. 277 КК «якщо вони спричинили загибель людей». У зв'язку з цим виникає потреба дати характеристику суспільно небезпечних наслідків розглядуваного злочинного посягання.

Як зазначає Б.О. Куринов: «Руйнування й пошкодження - це терміни, що характеризують як сам процес суспільно небезпечного посягання, так і шкідливий результат: завдання майнових збитків»¹. Так, у диспозиції ст. 277 КК, як і в ст. 115, ст. 152 КК, - дія (руйнування або пошкодження у нашому випадку) має подвійний сенс, вміщуючи у собі і діяння, і наслідок. Як вбивство, це не тільки діяння, пов'язане з позбавленням життя, а й смерть потерпілого, так і в ст. 277 пошкодження - це не тільки протиправне діяння, але і наслідок - у вигляді руйнування або пошкодження предмета посягання. У науковій літературі чомусь на це не звернено уваги, однак повинно бути, бо воно так етимологічно правильно.

Так, руйнування або пошкодження може бути первинною метою для досягнення наміченої винним вторинної мети. Заволодіння майном у цьому випадку є для злочинця вторинною метою його дій, що лежить за межами складу злочину, передбаченого ст. 277 КК. Однак для досягнення цієї мети винний намагається спричинити руйнування або пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів як бажаного результату своїх дій, що є первинною метою і первинним наслідком злочину. При цьому вибудовується ієрархія наслідків; первинний - це руйнування або пошкодження предмета, вторинний - порушення нормальної (безаварійної) роботи транспорту або спричинення небезпеки для життя людей і т.д. Перший із них проміжний, другий - похідний, він виникає тільки при настанні первинного без подальшого втручання дії. Це відбувається приблизно за такою схемою: діяння (руйнування або пошкодження чи інше протиправне діяння) - первинний наслідок у вигляді руйнування або пошкодження транспорту - вторинний наслідок, наприклад, у вигляді спричинення небезпеки для життя людей. Наявність первинного наслідку ще не утворює об'єктивної сторони злочину, потрібен вторинний, зазначений у ч. 1 ст. 277 КК, тобто порушення нормальної роботи транспорту або створення небезпеки для життя людей чи настання інших тяжких наслідків, а за ч. 3 ст. 277 КК якщо вони спричинили «загибель людей». Для аналізованого злочину характерним є настання наслідків

¹ Куринов Б.А. Квалификация транспортных преступлений. М.: Изд-во МГУ, 1965. С.210.

та умислу¹, бо можливе вчинення умисного злочину без знання заборони такого діяння відповідно до закону про кримінальну відповідальність. Власне кажучи, саме через це законодавець обмежує інтелектуальний елемент усвідомленням суспільної небезпечності діяння і не вимагає усвідомлення винним його протиправності. Однак слід відзначити, що відносно пошкодження розглядаємих об'єктів, усвідомлення винним протиправності своїх дій очевидна. Розуміючи суспільно небезпечний характер своїх дій, спрямованих на пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, передбачаючи суспільно небезпечні наслідки, винний усвідомлює і юридичне значення таких дій, їхню протиправність, тобто заборону під загрозою кримінального покарання.

При умисному руйнуванні або пошкодженні об'єктів шляхів сполучення і транспорту особа передбачає, що внаслідок вчинених нею дій предмет посягання набуває непридатного для експлуатації стану. Передбачення суспільно небезпечних наслідків при умислі може мати різний характер:

- 1) передбачення неминучості їх настання;
- 2) передбачення реальної можливості їх настання у результаті діяння.

Суб'єкт передбачає неминучість настання наслідку, коли між його дією і наслідком є причинний зв'язок, і винний усвідомлює в загальних рисах його розвиток, тобто, що його діяння неминуче спричинить певний результат². Так, якщо особа викрадає елемент шляхів сполучення або агрегати, вузли транспортних засобів шляхом їх руйнування або пошкодження, то вона безумовно усвідомлює, що ділянка шляхів сполучення чи конкретного транспортного засобу стає непридатною як неминучий наслідок його протиправних дій. Свідомість же неминучості настання своїх дій, як правильно зазначається в літературі, означає і бажання цих наслідків, що характеризує наявність прямого умислу³. Практично про усвідомлення неминучості наслідку можна говорити тоді, коли винний зробив усе необхідне для його настання, навіть якщо в силу втручання непередбачених ним обставин результат не настав.

¹ Курс уголовного права. Л.: ЛГУ, 1968. С. 413-415.

² Дагель П.С., Котов Д.П. Субъективная сторона преступления и ее установление. — Воронеж: Изд-во Воронеж. ун-та. - С.90.

³ Пионтковский А.А. Учение о преступлении. М., 1961. С.364; Трайнин А.Н. Общее учение о составе преступления. М., 1957. С.201; Парог А. Психологическое содержание вины // Сов. юстиция. 1973. № 21. С. 8.

лучення і транспортних засобів порушує й інші суспільні відносини (наприклад, відносини власності), суб'єкт усвідомлює й цю обставину. Наприклад, пошкоджуючи шляхи сполучення і транспортні засоби з метою крадіжки елементів споруд, пристроїв, агрегатів тощо, винний усвідомлює, що він посягає і на власність. У таких випадках дії особи кваліфікуються за сукупністю злочинів.

Усвідомлення винним характеру вчинених дій означає, що, руйнуючи або пошкоджуючи об'єкти досліджуемого злочину, він приводить у стан, непридатний для використання їх за цільовим призначенням. У тих випадках, коли для цього використовуються різноманітні вибухові, хімічні й інші речовини, він також усвідомлює характер дії цих речовин або вплив сил природи, (у т.ч. після їх застосування) на предмет посягання. Умисел винного включає в себе й усвідомлення способу пошкодження вказаних об'єктів. Досягаючи певного результату, особа розуміє характер використовуваних нею при цьому знарядь і засобів. Якщо вона обирає такий спосіб дії, який сам собою складає ознаки іншого злочину, вона усвідомлює і цю обставину.

Усвідомлення винним суспільної небезпеки вчиненого діяння є суттєвою ознакою умислу й свідчить про розуміння особою як фактичного, так і соціального його характеру. Так, руйнуючи або пошкоджуючи предмети розглядуваного злочину, суб'єкт розуміє, що його діями пристрої й елементи шляхів сполучення чи транспортних засобів приводяться у непридатний для експлуатації стан, чим порушується нормальне (безаварійне) функціонування технічних систем транспорту і створюється загроза їхній безпеці. Свідомість суспільної небезпечності вчинених дій впливає з передбачення особою суспільної небезпечності наслідків, які за умислу в ідеальному виді усвідомлюються ще до виконання дій. Передбачаючи можливість завдання суспільно небезпечних наслідків і не розраховуючи на їх відвернення, суб'єкт цим самим усвідомлює, що завдає шкоди об'єкту посягання.

Усвідомлення суспільної небезпечності, як правило, передбачає і усвідомлення протиправності діяння. Із цього питання у літературі немає одностайної думки. Деякі вчені до поняття умислу включають і свідомість протиправності діяння¹. Інші вважають, що усвідомлення протиправності не є обов'язковою ознакою інтелектуального елемен-

двох рівнів. Наслідки першого рівня (проміжні) пов'язанні зі зміною на самих шляхах сполучення чи об'єктах транспорту – їх руйнуванням, пошкодженням, приведенням в непридатний для експлуатації стан. Таких наслідків ще не досить для того, щоб настала кримінальна відповідальність. Вона настає за умови, що пошкодження об'єктів транспорту тягне за собою і наслідки другого рівня (остаточні) – створення реальної небезпеки правоохоронюваним благам чи заподіяння реальної шкоди у вигляді: спричинення аварії поїзда, судна, порушення нормальної роботи транспорту або створення небезпеки для життя людей чи настання інших тяжких наслідків. За ч. 2 цієї статті – якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження, або завдали великої матеріальної шкоди, а за ч. 3 ст. 277 КК – якщо вони спричинили загибель людей.

Додамо, що думка про те, що руйнування - це і дія, і наслідок, є також у т. 3 Курсу кримінального права виданого ЛДУ стосовно злочину, передбаченого у ст. 78 КК 1960 р. (пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів).

Перейдемо до характеристики зазначених суспільно небезпечних наслідків:

Аварія. У юриспруденції термін «аварія» має широке застосування, особливо коли йдеться про завдання шкоди у зв'язку з використанням транспортних засобів, що представляють собою підвищену небезпеку для людей. Цей термін вживається, крім Кримінального кодексу, ще й у джерелах із транспортного права, у законодавстві про страхування, у судово-арбітражних рішеннях і ін.¹ У словниках під «аварією» розуміють «пошкодження, збитки..., вихід із ладу машин, транспортних засобів, літальних апаратів»² або «пошкодження якого-небудь механізму машини під час дії, руху»³. Аварія по різному визначається на окремих видах транспорту, а з урахуванням нормативних актів і змісту диспозиції частини 1 ст. 277 КК, аварія на транспорті – це небезпечна подія пов'язана з пошкодженням шляхів сполучення або рухомого складу (зіткнення, сходження з рейок, затоплення тощо), що створює загрозу для життя людей і призводить до руйнування транспортних засобів, будівель, споруд і порушення графіку руху транспорту та спричиняє легкі тілесні ушкодження потерпілим.

¹ Пионтковский А.А. Учение о преступлении по советскому уголовному праву. М.: Госюриздат, 1961. С.350.

¹ Приступа С.Н. Возмещение вреда, причиненного в результате столкновения автотранспортных средств. Харьков, 1985. С. 39.

² Советский энциклопедический словарь. М., 1981. С.11.

³ Ожегов С.И. Словарь русского языка. 1961. С.16.

Таке визначення надається наприклад у Правилах розслідування авіаційних подій з цивільними повітряними суднами в Україні, затверджених наказом Міністерства транспорту від 12 грудня 2001 року №870 // ОВУ. – 2002. - №1. – Ст.32. Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті та метрополітенах України, затвердженого наказом Міністерства транспорту від 22 березня 2003 року №196 // Окремий відбиток. Щодо наземного транспорту, поняття «аварія» застосовується як «нешасний випадок, невдача». У цьому понятті «аварія» набуває значення не наслідку (результату), якої-небудь причини, а навпаки, воно розглядається як певний випадок, що спричинив несприятливі наслідки.

У судово-арбітражній практиці термін «аварія» застосовують саме в такому розумінні. Так, наприклад, стосовно автомобільного транспорту поняття «аварія» означає не повне знищення чогось, а передбачає наявність яких-небудь, хоч і пошкоджених матеріальних благ, для відновлення яких до попереднього рівня потрібна не повна заміна втраченої речі, а, наприклад, частковий ремонт, заміна деяких агрегатів, вузлів тощо, тобто аварією можна визнати тільки такі зіткнення автотранспортних засобів, у результаті яких пошкодження зазнає лише майно або пошкоджується здоров'я людей, але це не пов'язане з повним знищенням автомобілів і одночасною загибеллю людей¹.

О.М. Котовенко наводить наказ Державного комітету будівництва, архітектури та житлової політики України від 9 червня 1998 року № 124 «Про затвердження Правил обстежень, оцінки технічного стану, паспортизації та проведення планово-запобіжних ремонтів газопроводів і споруд на них» термін «аварія» стосовно газопроводів і споруд на них визначається як «пошкодження, вихід із ладу та руйнування, що сталися з техногенних (конструктивних, виробничих, технологічних, експлуатаційних) або природних причин»². Це визначення, не вказуючи на протиправний характер дії, має загальний характер і потребує доопрацювання для характеристики наслідку злочинного діяння, передбаченого ст. 277 КК.

Важливим є і визначення аварії, зазначене в законах України «Про захист населення і територій від надзвичайних ситуацій техногенного

Перші дві ознаки характеризують інтелектуальний елемент умислу, третій - його вольовий елемент.

Таким чином, при руйнуванні або пошкодженні об'єктів шляхів сполучення і транспортних засобів зміст умислу визначається сукупністю тих об'єктивних ознак цього посягання, що відображаються у свідомості винного.

Інтелектуальна ознака умислу включає усвідомлення наступних об'єктивних ознак складу злочину, передбаченого ст. 277 КК:

- а) предмета, а через нього й об'єкта посягання;
- б) характеру вчинюваних дій;
- в) свідомість суспільної небезпеки і протиправності вчиненого;
- г) передбачення особою того, що такі дії призведуть до руйнування або пошкодження предмета посягання;

Розглянемо зміст умислу в цій послідовності: а) усвідомлення ознак предмета злочину означає, що винний розуміє, що дані предмети мають сукупність цілого ряду властивостей. Вони: а) мають спеціальне призначення гарантувати безпечність експлуатації шляхів сполучення і транспортних засобів; б) об'єктивно придатні для свого використання за призначенням і входять до технічної системи як необхідні елементи, що забезпечують нормальне функціонування досліджуваного злочину; в) є джерелами підвищеної небезпеки чи входять до технічної системи як складові елементи, що забезпечують нормальне функціонування таких джерел; г) мають особливий правовий статус - їх використання і стан суворо регламентуються певними правилами.

Коли винний вважає, що такі пристрої чи інші елементи предмету злочину, що досліджується, є у непридатному стані чи на консервації тощо, то їх руйнування або пошкодження підпадають не під ознаки ст. 277 КК, а кваліфікуються як умисне знищення або пошкодження майна (згідно ст. 194 КК). Усвідомлення винним ознак предмета посягання свідчить, що він усвідомлює і характер об'єкта розгляданого злочину. Свідомість об'єкта відбувається тут опосередковано, через усвідомлення предмета посягання. Руйнуючи чи пошкоджуючи ділянку шляхів сполучення чи транспортні засоби, особа розуміє, що порушує певні суспільні відносини, а саме суспільні відносини, що забезпечують їх нормальне безпечне (безаварійне) функціонування й експлуатацію шляхів сполучення чи транспортних засобів із забезпечення транспортування вантажів чи пасажирів.

У тих випадках, коли руйнування або пошкодження шляхів спо-

¹ Приступа С.Н. Возмещение вреда, причиненного в результате столкновения автотранспортных средств. С.41-43.

² Котовенко О.М. Кримінальна відповідальність за пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів: Монографія. — Харків: Консум, 2004. — С. 65-66.

наслідок. Діяння - це дія чи бездіяльність, яка полягає у протиправному діянні (руйнуванні або пошкодженні чи іншому протиправному діянні) на предмет посягання. Первинний наслідок - це саме руйнування (пошкодження) шляхів сполучення і транспортних засобів та його систем - як результат діяння і, врешті, вторинний наслідок - це можливість настання або ненастання відповідних суспільно небезпечних наслідків, зазначених у ст. 277 КК.

Тому і вина особи повинна встановлюватися до всіх цих ознак об'єктивної сторони - до діяння, до первинного наслідку, і, нарешті, до наслідку вторинного. Тільки за цих умов можна розкрити зміст вини в аналізованому складі.

Виходячи з цього, за О.М Котовенко, схему форм вини у даному злочині можна представити таким чином, маючи на увазі наведену вище схему:

- 1) умисел - умисел - умисел;
- 2) умисел - умисел - необережність, або
- 3) необережність - необережність - необережність.

У першому випадку до всіх ознак об'єктивної сторони має місце умисел, у другому - при умислі до діяння і до ближчого наслідку - встановлюється необережність до наслідку віддаленого, а у третьому - до всіх ознак - необережність¹, з чим можна погодитися.

За цими схемами і подано подальший виклад суб'єктивної сторони даного злочину.

Розгляд вини у формі умислу разом щодо діяння і найближчого наслідку пояснюється тим, що закон, як вказувалося раніше, поняттям «руйнування» й «пошкодження» охоплює і саме діяння, і його найближчий наслідок. Згідно зі ст. 24 КК умисел має місце там, де особа усвідомлювала суспільно небезпечний характер свого діяння, передбачала його суспільно небезпечні наслідки і бажала їх або свідомо припускала настання цих наслідків.

Закон називає такі умови умислу:

- а) усвідомлення особою суспільно небезпечного характеру своїх дій або бездіяльності;
- б) передбачення його суспільно небезпечних наслідків;
- в) бажання настання цих наслідків (прямий умисел) або свідоме їх припущення (непрямий умисел).

¹ Котовенко О.М. Кримінальна відповідальність за пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів: Монографія. — Харків: Консум, 2004. — С. 87.

і природного характеру»¹ і «Про аварійно-рятувальні служби»², у яких відзначено, що під аварією належить розуміти «небезпечну подію техногенного характеру, що спричинила загибель людей або створює на об'єкті чи окремій території загрозу життю і здоров'ю людей і спричиняє руйнування будівель, споруд, устаткування і транспортних засобів, порушення виробничого або транспортного процесу або завдає шкоди довкіллю». Однак це визначення має звелику кількість обов'язкових ознак, що позбавляє можливості його застосування до аналізованого складу злочину.

В аналізі цієї кваліфікуючої ознаки щодо ст. 277 КК криміналісти не мають єдиної точки зору. Так, П.С. Матишевський вказує, що аварія - це злочинні наслідки, що не призвели до загибелі людей, але завдали значної шкоди складовій частині системи шляхів сполучення і транспортних засобів (неможливість швидко відновити графік руху окремих видів транспорту тощо, виникнення пожежі)³. Але найбільш вдалим на нашу думку слід вважати визначення «аварії», яке дав В.А. Мисливий. Він відзначає, що аварія матиме місце при руйнуванні або пошкодженні окремих видів транспорту чи окремих ділянок шляхів сполучення, (зупинення транспорту)⁴.

Порушення нормальної роботи транспорту. Розглядаючи злочинний наслідок у вигляді порушення нормальної роботи транспорту, необхідно зазначити, що поняття «нормальна» робота (враховуючи різновиди транспортування, а в деяких неприривний цикл), в повній мірі відноситься і до шляхів сполучення, що відіграє ключову роль у наведеному формулюванні та має оціночний характер і може бути визначена як робота згідно розкладу руху в безаварійному стані на заплановану проектну потужність⁵. Порушенням же нормальної ро-

¹ Про захист населення і територій від надзвичайних ситуацій техногенного і природного характеру: Закон України від 08.06.2000 р. // Відомості Верховної Ради. 2000. № 40. Ст.337.

² Про аварійно-рятувальні служби: Закон України від 14.12.1999 р. // Відомості Верховної Ради. 2000. № 4. Ст. 25.

³ Уголовное право: Особенная часть / Под ред. П.С. Матишевского. К.: Юринком Интер, 1999. С. 111.

⁴ Уголовный кодекс Украины: Научно-практический комментарий (Отв. ред. Яценко С.С., Шакун В.И.). К.: Правовые источники, 1998. С. 309; Научно-практический комментарий до Кримінального кодексу України: за станом законодавства і постанов Пленуму Верховного Суду України на 1 грудня 2001 року / За ред. С.С. Яценка. К.: А.С.К., 2002. С. 651.

⁵ Курс уголовного права. Часть Общая / Отв. ред. М.Д. Шаргородский, Н.А. Беляев. Т. 3. Л.: ЛГУ, 1973. С.323.

боти шляхів сполучення і транспортних засобів, виходячи з цього, можна вважати неможливість експлуатації шляхів сполучення і транспортних засобів на проектну потужність внаслідок його руйнування або пошкодження. На наш погляд, дати виключний перелік несправностей, наявність яких дає підстави констатувати порушення нормальної роботи шляхів сполучення і транспортних засобів неможливо. Прикладами порушення їх нормальної роботи можуть бути факти повного або часткового припинення, аварійні зупинки та ін¹. Судова практика дає підстави стверджувати, що пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів завжди спричиняє необхідність проведення ремонтних робіт, проте далеко не кожного разу зумовлює порушення нормальної роботи.

Створення небезпеки для життя людей. У ст. 277 КК порівняно зі ст. 78 КК 1960 р. відбулися деякі зміни в конструкції диспозиції, зокрема, замість формулювання «можливість порушення нормальної роботи шляхів сполучення і транспортних засобів» з'явилося інше - «створення небезпеки для життя людей», яке означає створення реальної загрози настання катастрофи, аварії, тощо, що зазвичай призводить до загибелі в першу чергу працівників транспорту, однієї чи декількох осіб, спричинення їм тілесних ушкоджень або заподіяння великої матеріальної шкоди. У принципі, слід зазначити, що створення небезпеки означає потенційне настання шкідливих наслідків, які, залежно від об'єктивних обставин, можуть стати реальними. Стосовно розглядуваного складу справді є така можливість, що у даній ситуації наближається до реального настання наслідку і робить його настання максимально вірогідним, то видається доцільним розгляд питання про можливість настання суспільно небезпечних наслідків як самостійного наслідку.

Питання про можливість настання суспільно небезпечних наслідків як самостійного наслідку в теорії кримінального права є дискусійним². Однак багато криміналістів не визнають можливість настання наслідків наслідком злочину³, зазначаючи, що «наслідком визнається лише реально завдана шкода правоохоронним інтересам», а «можли-

дає підстави стверджувати, що застосування ст. 277 КК можливе при вчиненні цього злочину як у формі умислу, так і необережності. У чинному раніше КК в ст. 78 КК 1960 р. йшлося лише про умисне зруйнування або пошкодження об'єктів шляхів сполучення і транспортних засобів, тому вона не поширювалася на необережне руйнування або пошкодження предмета посягання. Такі дії могли бути кваліфіковані за іншими статтями КК, наприклад, за ст. 217 КК 1960 р. «Порушення діючих на транспорті правил».

У науковій літературі суб'єктивна сторона пошкодження об'єктів шляхів сполучення і транспортних засобів (при аналізі ст. 78 КК 1960 р.) була окреслена побіжно, схематично. З цього приводу П.С. Матишевський писав, що суб'єктивна сторона цього злочину характеризується виною у формі прямого умислу відносно дії або необережності щодо наслідків: «Винний усвідомлює, що він пошкоджує або руйнує шляхи сполучення і транспортні засоби які містять у собі предмети, що мають не лише матеріальну цінність, але і властивості руйнівної сили, небезпечної для життя і здоров'я людей, майна й довкілля, бажає і чинить такі дії. Оскільки винний усвідомлює велику руйнівну силу предмета, на який він умисно діє, то він мусить відповідати за всі, навіть непрямі, наслідки своїх учинків¹. Схожої думки дотримується й В.А. Мисливий у коментарі до КК². Можливо, схематичний розгляд цього питання пояснюється тим, що автори розв'язували його у зв'язку з розглядом інших питань, а можливо, це пов'язано з характером наукових юридичних видань, у яких ця проблема розглядалася.

Деякі вчені на наш погляд поверхово аналізують суб'єктивну сторону складу злочину, передбаченого ст. 277 КК України 2001 р., вказуючи, що вона характеризується лише умисною формою вини³. Але слід вказати, що суб'єктивна сторона цього злочину за своїм змістом набагато складніша. Вона визначається складністю об'єктивної сторони цього делікту. Як зазначалося у Розділі IV цього дослідження, об'єктивна сторона злочину, передбаченого ст. 277 КК, може бути виражена такою схемою: діяння - первинний наслідок - вторинний

¹ Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України. Ч. 1 / Під заг. ред. М.О. Потебенька, В.Г. Гончаренка. К.: Форум, 2001. С. 538; Научно-практический комментарий Уголовного кодекса Украины от 5 апреля 2001 года / Под ред. Н.И. Мельника, Н.И. Хавронюка. К.: Каннон; А.С.К., 2002. С. 806.

² Таганцев Н.С. Русское уголовное право: Лекции: Часть Общая. СПб., 1902. Т.2. С.656.

³ Бажанов М.И. О различных трактовках некоторых признаков объективной стороны преступления в науке уголовного права // Проблемы законности. № 40. 1999. С.151-154.

¹ Матишевский П.С. Преступления против собственности и смежные с ними преступления. К.: Юринком, 1996. С. 229-230; Уголовное право Украины / Особенная часть / Под ред. П.С. Матишевского. К., 1999. С. 109-110.

² Уголовный кодекс Украины: Научно-практический комментарий (Отв. ред. С.С. Яценко, В.И. Шакун). К.: Правовые источники, 1998. С. 309.

³ Уголовный кодекс Украины. Комментарий / Под ред. Ю.А. Кармазина и Е.Л. Стрельцова. 2-е изд. Х.: Одиссей, 2002. С. 604.

(свідомості) особи фактичних ознак, які характеризують об'єкт і об'єктивну сторону. Зміст вини - це зміст умислу або необережності при вчиненні конкретного злочину.

Сутність вини полягає у негативному ставленні особи, яка вчиняє суспільно небезпечне діяння, до суспільних відносин що охороняються законом про кримінальну відповідальність.

Форма вини характеризує певний зв'язок психічних ознак, які складають зміст вини, з об'єктивними ознаками злочину. Чинне законодавство про кримінальну відповідальність виділяє дві форми вини - умисел (ст. 24 КК) і необережність (ст. 25 КК).

З аналізу статей 24 та 25 КК можна зазначити, що визначення форми вини базується на поєднанні ознак інтелектуального та вольового моментів. Ці ознаки, у свою чергу, пов'язані з ознаками об'єктивної сторони складу злочину - дією (бездіяльністю) і наслідками.

Отже, кожна форма вини включає в себе ознаки, які характеризують свідомість і волю особи. Перші з цих ознак називаються інтелектуальними, а інші - вольовими ознаками. Різне співвідношення інтелектуальних і вольових ознак психічної діяльності особи при вчиненні нею злочину дає можливість конструювати різні форми вини та її види.

Ступінь вини - це кількісна характеристика вини. Вона визначає тяжкість вчиненого діяння й небезпечність особи винного.

Ступінь вини суб'єкта визначається: 1) суспільною небезпечністю вчиненого діяння; 2) особливостями психічного ставлення винного: формою вини, характером умислу або необережності; 3) мотивом і метою злочину; 4) обставинами, що характеризують особу винного; 5) причинами злочину та умовами, що вплинули на формування злочинного умислу або на допущення особою необережності.

Встановлюючи вину, необхідно виходити із її об'єктивного існування в реальній дійсності. Відсутність вини означає відсутність суб'єктивної сторони, а отже, складу злочину. Правильне визначення форми і ступеня вини є запорукою правильної кваліфікації злочину і визначення адекватної та справедливої міри покарання за вчинене.

У ч. 1 ст. 277 КК йдеться про руйнування або пошкодження об'єктів шляхів сполучення і транспортних засобів та технологічно пов'язаних із ними систем, «якщо це (руйнування або пошкодження) призвело до порушення нормальної роботи вище зазначеного або спричинило небезпеку для життя людей...», чи настання інших тяжких наслідків. Такий опис диспозиції кримінально-правової норми

вість настання наслідків - це властивість діяння»¹. Деякі автори відносять дані делікти до злочинів із формальним складом² і водночас вимагають установлення причинного зв'язку між діянням і можливістю настання наслідків³. Як зазначає О.М. Котовенко, близька до цього положення і позиція М.І. Ковальова, який вважає, що можливість настання наслідків - це ще не наслідок, а етап у його досяганні⁴, і думка Г.В. Тимейко, що така можливість - це самостійна ознака об'єктивної сторони злочину⁵. Не цілком ясна точка зору А.А. Пионтковського. В одних випадках автор визнає можливість настання наслідків своєрідним наслідком, а в інших, - що вони інколи є властивістю діяння⁶.

На противагу згаданим поглядам існує концепція, очевидно правильніша, прибічники якої услід за М.С. Таганцевим вбачають у можливості настання наслідків своєрідний (самостійний, окремий) наслідок злочину. Її прибічниками є А. Н. Трайнін⁷, Т.В. Церетелі⁸, Н.Ф. Кузнецова⁹, В.М. Кудрявцев¹⁰, М. І. Панов¹¹, М.І. Бажанов,

¹ Браїнин Я.М. Основні питання складу злочину. К.: Вид-во КГУ, 1964. С.92; Михлин А.С. Последствия преступления. М.: Юрид. лит., 1969. С.32.

² Дурманов Н.Д. Стадии совершения преступления по советскому уголовному праву, М.: Госиздат юрид. лит., 1955. С.40.

³ Уголовное право БССР: Часть Общая / Под ред. Й.Й. Горелика. Минск: Вышэйш. шк., 1978, С.71; Гришаев П.И. в кн.: Советское уголовное право Часть Общая / Под ред. Б.В. Здравомыслова, С.Г. Келиной и др. М.: Юрид. лит., 1960. С.100; Советское уголовное право: Часть Общая / Под ред. Б.В. Здравомыслова, П.И. Гришаева, М.А. Гельфера. М.: Юрид. лит., 1972. С.132.

⁴ Котовенко О.М. Кримінальна відповідальність за пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів: Монографія. — Харків: Консум, 2004. — С. 60-62.

⁵ Тимейко Г.В. Общее учение о объективной стороне. Ростов-На-Дону: Изд-во Ростов. ун-та, 1977. С.85-87.

⁶ Пионтковский А.А. Учение о преступлении. М.: Госиздат. юрид. лит., 1961. С.174; Курс советского уголовного права/ Под ред. А.А. Пионтковского, В.С. Ро-машкина и В.М. Чхиквадзе. М.: Наука. 1970. Т.2. С.148,150.

⁷ Трайнин А.Н. Учение о составе преступления. М., 1946. С.88; Трайнин А.Н. Состав преступления по советскому уголовному праву. М.: Госюриздат, 1951. С.199; Трайнин А.Н. Общее учение о составе преступления. М.: Госюриздат, 1957. С. 148-150.

⁸ Церетели Т.В. Причинная связь в уголовном праве. Тбилиси: Изд-во Тбилис. ун-та, 1957. С.28; Церетели Т.В. Причинная связь в уголовном праве. Тбилиси: Изд-во Тбилис. ун-та, 1963, С.48.

⁹ Кузнецова Н.Ф. Значение преступных последствий. М.: Госюриздат, 1958. С.22,24.

¹⁰ Кудрявцев В.Н. Объективная сторона преступления. - М.: Госиздат юр. лит., 1972. С.173; Советское уголовное право, 1974. С.135.

¹¹ Уголовное право Украины. Харьков: Право, 1998. С.100-101.

О.М. Котовенко і ін. Г.А. Крігер зазначав що, відмова від визнання можливості настання наслідків наслідком особливого роду призводить до розриву між діянням і об'єктом посягання. З огляду на те, що наслідки - це зміни які діяння спричиняє в об'єкті злочину, то цьому поняттю цілком відповідає і можливість їх настання (Т.В. Церетелі). Як пишуть М.І. Панов і В.П. Тихий, у цьому разі порушується стан захищеності, безпеки суспільних відносин, поставлених під охорону закону про кримінальну відповідальність або, як зазначав В. М. Кудрявцев, відбувається порушення «правової оболонки» суспільних відносин.

Можливість настання наслідків має місце, коли діяння відбувається в такій обстановці, за якою реальні наслідки можуть настати без дії будь-яких додаткових факторів і не настали тільки у силу випадкових обставин, незалежних від винного (В.М. Кудрявцев). Як зазначав М.І. Бажанов, «тут можливість настання наслідків трансформується в реальну шкоду..., при цьому виявляється закон діалектичного зв'язку можливості й дійсності»¹. Автор доходить висновків украй важливих в аналізі розглядуваного складу злочину: «Можливість настання наслідків - це самостійний своєрідний (особливого роду) наслідок, укааний в законі як ознака об'єктивної сторони ряду злочинів:

- це злочини з матеріальним складом;
- для їх об'єктивної сторони потрібне діяння, можливість настання наслідків і причинний зв'язок між діянням і цим своєрідним наслідком;
- такий причинний зв'язок має у ряді випадків особливий характер»².

Руйнування або пошкодження предмета посягання лише тоді складає ознаки даного злочину, коли воно створює реальну можливість настання суспільно небезпечних наслідків. «Наслідок, - як вірно відзначив Б.С. Нікіфоров, - є з'єднувальним елементом між дією й об'єктом посягання..., належить одночасно і до дії, і об'єкту»³. І стосовно складу, описаному в ст. 277 КК, сам наслідок поєднує дію й об'єкт.

Привівши предмети посягання до непридатного стану, і створивши, таким чином, можливість або викликавши настання зазначених

¹ Бажанов М.І. О различных трактовках некоторых признаков объективной стороны преступления в науке уголовного права // Проблемы законности. № 40. 1999. С.153.

² Бажанов М.І. О различных трактовках некоторых признаков объективной стороны преступления в науке уголовного права // Проблемы законности. № 40. 1999. С. 154.

³ Никифоров Б.С. Объект преступления по советскому уголовному праву. М.: Госюриздат, 1960. С.141-142.

тяжкості злочину й особи, що його чинила¹.

Саме ці положення враховуватимуться у розгляді суб'єктивної сторони злочину, передбаченого ст. 277 КК.

7.1. Вина при пошкодженні шляхів сполучення і транспортних засобів

Основною й обов'язковою ознакою суб'єктивної сторони складу злочину є вина, яка визначає саму наявність суб'єктивної сторони і значною мірою її зміст. Принцип, відповідно до якого кримінальна відповідальність можлива лише за наявності вини, сформульований у ст. 62 Конституції України. У ній зазначено: «Особа вважається невинуватою у вчиненні злочину і не може бути піддана кримінальному покаранню, доки її вину не буде доведено в законному порядку і встановлено обвинувальним вироком суду»².

Це конституційне положення конкретизується у статтях 24 та 25 Загальної частини КК та в статтях Особливої частини КК. Воно свідчить про недопустимість у національному кримінальному праві об'єктивного ставлення у вину, тобто покладення відповідальності за заподіяні суспільно небезпечні наслідки за відсутності вини особи, яка їх заподіяла.

Поняття вини визначається у ст. 23 КК, що «виною є психічне ставлення особи до вчинюваної дії чи бездіяльності, передбаченої цим Кодексом, та її наслідків, виражене у формі умислу чи необережності».

Основними категоріями, які характеризують вину, є її зміст, сутність, форма та ступінь.

Аналіз цих категорій дозволяє глибше пізнати інститут вини в кримінальному праві. Такий аналіз має велике практичне значення як для законодавчого визначення вини, так і для його застосування на практиці.

Зміст вини - це сукупність психічних елементів, у яких відображаються об'єктивні ознаки злочину, які виражають певне ставлення особи до цих ознак. Тобто, вона характеризує відображення у психіці

¹ Дагель П.С., Котов Д.П. Субъективная сторона преступления и ее установление. — Воронеж: Изд-во Воронеж. ун-та, 1974; Уголовное право Ук-раины. Общая часть: Учебник /Под ред. М.И. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація. Харьков: Право, 1998. С. 126,127; Уголовное право. Общая часть: Учебник для вузов/Ответ. редакторы И.Я. Ко-заченко и З.А. Незнамов. М.: Издательская группа НОРМА - ИНФРА. М., 1998 и т.д.

² Конституція України: Прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. — К.: Просвіта, 1996. — С. 25.

льної юридичної оцінки поведінки людини. Відсутність вини виключає суб'єктивну сторону і тим самим склад злочину. Як зазначав С.Л. Рубінштейн: «оцінюючи вчинок, правомірно виходити не з об'єктивно наступного, а лише з того, що могло бути передбачене»¹. У зв'язку з цим теорія кримінального права і судова практика виходять із того, що принцип винної відповідальності не обмежується лише врахуванням психічного ставлення (у формі умислу і необережності) до вчиненого особою суспільно небезпечного діяння (дії чи бездіяльності) і його наслідків. Будь-які обставини вчиненого злочину (особливо ті, які обтяжують покарання) можуть бути поставлені в вину лише тоді, коли суд встановить винне до них відношення із боку підсудного.

На відміну від вини мотив, мета злочину й емоційний стан особи при вчиненні злочину, які не є обов'язковими ознаками складу злочину. Законодавець вводить їх до числа ознак складу лише в деяких злочинах.

Під мотивом у кримінальному праві вбачають спонукання, яким керувалася особа, вчиняючи злочин². Мета злочину - це внутрішній ідеальний образ бажаного майбутнього результату, до якого прагне особа яка вчиняє суспільно небезпечне діяння³. Мотив відповідає на запитання, чому людина так чинить, чим вона керувалася, коли вчиняла злочин; мета ж визначає спрямованість дій, найближчий результат, до якого людина прагне⁴. З'ясування усіх ознак суб'єктивної сторони - це своєрідний завершальний етап у визначенні наявності складу злочину як єдиної підстави кримінальної відповідальності. Тому з'ясування суб'єктивної сторони має важливе юридичне значення, що виявляється у наступному:

по-перше, вона - обов'язковий елемент будь-якого складу злочину і її наявність чи відсутність дозволяє відмежувати злочинне діяння від незлочинного;

по-друге, з'ясування суб'єктивної сторони злочину дає можливість правильно кваліфікувати злочинне діяння;

по-третє, її правильне визначення дозволить чітко розмежувати схожі посягання, а також визначати, призначаючи покарання, ступінь

наслідків, винний завдає шкоди об'єкту злочину. Причём із настанням наслідків об'єкту завдається більшої шкоди, ніж за можливості їх настання¹.

Інші тяжкі наслідки можуть виявитися у завданні шкоди здоров'ю людей (наприклад, захворювання, придбання хронічного захворювання, інвалідності тощо), значних матеріальних збитків внаслідок втрати вантажу, загибелі пасажирів, у тому числі збитків, пов'язаних із затратами, необхідними для ліквідації наслідків руйнування або пошкодження споруд, шляхів сполучення і транспортних засобів, завданні іншої суттєвої шкоди².

У практиці Пленуму Верховного Суду від 02.07.1976 р. № 4 вказано, що «під іншими тяжкими наслідками» слід розуміти, зокрема, завдання значної матеріальної шкоди державній, громадській організації або громадянам, позбавлення людей житла чи засобів до існування, тривала зупинка або дезорганізація роботи підприємства, закладу, організації й т. ін.»³,

На наш погляд доцільно віднести до інших тяжких наслідків і пожежу, враховуючи використання транспортними засобами великої кількості паливно-мастильних речовин як при їх русі, так і їх знаходження в резерві на об'єктах шляхів сполучення тощо. В енциклопедичному словнику «пожежа» визначається як «неконтрольований процес горіння, що супроводжується знищенням матеріальних цінностей та створює загрозу життю людей»⁴. Схоже визначення «пожежі» дається в «Правилах обліку пожеж та їх наслідків» затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 26 липня 1994 р. № 508 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 1999 р. № 1943 - «неконтрольоване горіння, що супроводжується знищенням матеріальних цінностей та (або) створює загрозу життю і здоров'ю людей».

¹ Згідно з етимологічним значенням слова «можливий» — це той, який може відбутися, мислимий, припустимий. Мислимий збиток не може бути рівнозначним реальному.

² Уголовное право: Особенная часть / Под ред. П.С. Матшевского. К.: Юринком Интер, 1999. С.111; Уголовный кодекс Украины: Научно-практический комментарий (Отв. ред. С.С. Яценко, В.И. Шакун). К.: Правовые источники, 1998. С.309.

³ Постанова Пленуму Верховного Суду України № 4 от 02.07.1976 р. зі змінами, внесеними згідно постанов № 9 от 22.12.1978 р., № 3 от 04.06.1993 р., № 12 от 03.12.1997 г. «Про питання які виникають по справах про знищення і ушкодження державного й колективного майна шляхом підпалу або внаслідок порушення правил пожежної безпеки» // Збірник Постанов Пленуму Верховного Суду України по кримінальних справах (1973-2000 рр.). - Х.: Одісей, 2000.

⁴ Советский энциклопедический словарь/ Гл. ред. А.М. Прохоров. 4-е изд. - М.: Сов. энциклопедия, 1989. С.1034.

¹ Рубинштейн С.Л. Бытие и сознание. М, 1957. С.286.

² Волков Б.С. Мотивы преступлений. Казань, 1982. С.6.

³ Дагель П.С., Котов Д.П. Субъективная сторона преступления и ее установление. Воронеж: Изд-во Воронеж, ун-та, 1974. С. 184.

⁴ Волков Б.С. Проблема воли и уголовная ответственность. С.84.

Таким чином, пожежу як кваліфікуючу ознаку пошкодження об'єктів шляхів сполучення і транспортних засобів, з урахуванням вищевказаних роз'яснень, можна визначити як неконтрольоване горіння, що супроводжується знищенням матеріальних цінностей або створює загрозу життю і здоров'ю людей, викликане діями суб'єкта при руйнуванні, наприклад вибуху, або пошкодженні зазначених у статті 277 КК об'єктів. Наприклад: при розкраданні елементів засобів зв'язку, сигналізації чи автоматики із міді, злочинці залишають у відповідній технічній шафі один із інструментів з допомогою якого було вчинено злочин і який при падінні замкнув собою електричні проводи, від чого виникають іскри, якими підпалюється цистерна з бензином, яка стояла поруч, що призвело до пожежі, руйнувань та інших тяжких наслідків.

До інших тяжких наслідків на нашу думку слід віднести і значне забруднення довкілля - це забруднення на певній території атмосферного повітря викидами газу чи інших хімічних речовин із пошкоджених транспортних засобів або споруд і систем забезпечення шляхів сполучення, забруднення сіркою, жовтим фосфором, паливно-мастильними речовинами, нафтою і нафтопродуктами значних земельних угідь, лісових масивів або водоймищ, знищення сільськогосподарських рослин¹, дерев лісосмуги, яка захищає наприклад шляхи сполучення залізниці від снігу, бурану тощо. Розмір шкоди обчислюється відповідними підрозділами державної екологічної інспекції на основі протоколу та інших матеріалів, що підтверджують факт забруднення довкілля, керуючись Наказами Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України, наприклад № 37 від 18.05.95 р. «Про затвердженні «Методики розрахунку розмірів відшкодування збитків, заподіяних державі внаслідок порушення законодавства про охорону та раціональне використання водних ресурсів», № 171 від 27.10.97 «Про затвердження Методики визначення розмірів шкоди, зумовленої забрудненням і засміченням земельних ресурсів через порушення природоохоронного законодавства» та ін. Питання про те, чи є забруднення довкілля значним, вирішується з урахуванням кількості сировини чи інших видів вантажу, які попали в довкілля, ступеню їх шкідливості, площі забруднення; у тому числі необхідно враховувати збитки, пов'язані з витратами, необхідними для ліквідації наслідків забруднення. Таким прикладом є результати сходу 8 вантажних цистерн з жовтим фосфором і їх по-

щих злочинів.

Ознаки, які утворюють суб'єктивну сторону, в реальній дійсності являють собою єдине ціле, але у подальшому в методичних цілях будуть розглядатися самостійно, що дасть можливість глибше пізнати їх зміст і сутність, а також визначити їх роль і значення для кримінальної відповідальності та покарання винного.

Встановлення суб'єктивної сторони - це завершальний етап процесу констатації складу злочину. Глибоке вивчення суб'єктивної сторони складу злочину полягає у правильному розумінні (тлумаченні) диспозиції кримінально-правової норми і в об'єктивному та всебічному аналізі умов і обставин злочинного діяння.

Повне і всебічне встановлення ознак, що характеризують суб'єктивну сторону складу злочину, є необхідною умовою правильної кваліфікації злочину, визначає ступінь суспільної небезпеки діяння й особи, яка його вчинила, впливає на застосування покарання.

На відміну від об'єктивної сторони, що являє собою зовнішній бік злочину, суб'єктивна сторона - це його внутрішній бік, що є необхідним елементом будь-якого складу злочину і являє собою психічне ставлення особи до злочину який він вчиняє. В.Н. М'ясищев, який спеціально розробляв теорію психологічних стосунків людини, зазначав, що «у психологічному плані ставлення особи являє собою суб'єктивну, внутрішню індивідуально-вибіркову сторону її багатоманітних зв'язків із різноманітними сторонами дійсності й з усією дійсністю в цілому»¹.

Суб'єктивна сторона злочину, по-перше, це психічне ставлення суб'єкта до навколишньої дійсності і вчинюваного діяння, по-друге, це психічний процес, що розгортається у часі, має свою динаміку, початок і кінець; цей процес перебігає на фоні певного психічного стану суб'єкта, і, по-третє, - у суб'єктивній стороні виявляються певні психологічні властивості, якості особистості.

До суб'єктивної сторони злочину належать вина, мотив і мета злочину. При цьому вина є обов'язковою, а мотив і мета - факультативними ознаками суб'єктивної сторони².

Вина - необхідна обов'язкова ознака суб'єктивної сторони злочину. Без вини не має і не може бути складу злочину.

Принцип винної відповідальності - це найважливіша умова прави-

¹ Советский энциклопедический словарь/ Гл. ред. А.М. Прохоров. 4-е изд. С.1034.

¹ М'ясищев В.Н. Личность и неврозы. Л., 1960. С.82.

² Пионтковский А.А. Учение о преступлении. М., 1961. С.119; Трайнин А.Н. Общее учение о составе преступления. М., 1957. С.195.

7. СУБ'ЄКТИВНА СТОРОНА ПОШКОДЖЕННЯ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ І ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Суб'єктивна сторона складу злочину являє собою психологічний зміст злочину, його внутрішню (у відношенні до об'єктивної сторони) сторону. Вона нерозривно пов'язана з іншими елементами складу злочину, оскільки в психіці суб'єкта знаходять відображення усі об'єктивні якості злочинного діяння.

В юридичній літературі суб'єктивна сторона складу злочину визначається як внутрішня сторона злочину, тобто психічна діяльність особи, що відображує ставлення її свідомості та волі до суспільно небезпечного діяння, котре нею вчиняється, і до його наслідків¹.

Іноді її визначають і як внутрішню сторону злочинного діяння, як внутрішні процеси, що відбуваються у психіці осудної особи під час вчинення нею передбаченого законом про кримінальну відповідальність суспільно небезпечного діяння².

Але у будь-якому разі сутність визначення цього елемента складу злочину пов'язується із психічним ставленням суб'єкта, який розглядається та враховується лише відносно суспільно небезпечного діяння та його наслідків і повинно характеризуватися конкретною формою вини.

До ознак, які утворюють суб'єктивну сторону складу злочину, віднесені: вина, мотив, мета злочину та емоційний стан. Слід зазначити, що останню ознаку суб'єктивної сторони виділяють не всі вчені.

Вина - основна й обов'язкова ознака суб'єктивної сторони будь-якого злочину. Мотив і мета - це факультативні ознаки суб'єктивної сторони злочину. Вони вимагають свого встановлення лише у тих випадках, коли про це прямо зазначено у законі (в диспозиції статті Особливої частини КК) або коли вони однозначно впливають зі змісту злочину.

У деяких випадках закон про кримінальну відповідальність вказує на особливий емоційний стан як ознаку суб'єктивної сторони. Так, відповідно до статей 116, 123 КК такий емоційний стан, як сильне душевне хвилювання, входить до змісту суб'єктивної сторони складу

жежа, які мали місце 16.07.2007р. між станціями „Ожидове” і „Бусак” Львівської залізниці, на що для усунення забруднення довкілля з держбюджету було надано 1 млн. гривень та біля такої ж суми витрачено „Укрзалізницею” і МНС України для усунення наслідків цієї події.

Загибель людей. Порівняно зі ст. 78 КК 1960 р., у якій вжито формулювання «людські жертви», у ст. 277 КК вказано на «загибель людей». На нашу думку вбачається, що принципової смислової різниці між цими термінами немає і заміну проведено, можливо, з метою удосконалення законодавчої лексики. Таким чином, для розкриття смислу терміну «загибель людей» на нашу думку можна враховувати попередні визначення терміну «людські жертви».

У зв'язку з цим у постанові Пленуму Верховного Суду України № 4 від 02.07.1976 р. зі змінами, внесеними згідно постанов № 9 від 22.12.1978 р., № 3 від 04.06.1993 р., № 12 від 03.12.1997 р. «Про питання, що виникли в судовій практиці в справах про знищення та пошкодження державного і колективного майна шляхом підпалу або внаслідок порушення правил пожежної безпеки» у п.6 зазначено, що поняття «людські жертви» передбачає загибель однієї або кількох осіб. Тобто, як правильно відзначено у одному з коментарів КК України, про людські жертви можна говорити при загибелі хоча б однієї людини¹. Цей кваліфікований вид пошкодження об'єктів шляхів сполучення і транспортних засобів часто супроводжує використання загальнононебезпечного способу при вчиненні злочину. Однак не виключена можливість, що такі наслідки виникнуть і тоді, коли винний не використав загальнононебезпечних засобів для пошкодження предметів злочинного посягання, яке досліджується.

Спричинення потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження. У ст. 292 КК визначаючи поняття «інші нещасні випадки з людьми», криміналісти посилаються на постанови Пленуму Верховного Суду України, в яких зазначено, що інші нещасні випадки з людьми - це завдання тяжких, або середньої тяжкості чи легких тілесних ушкоджень, що спричинило короточасний розлад здоров'я або короточасну втрату працездатності хоча б у однієї людини². Це

¹ Кримінальне право України: Загальна частина: Підручник / М.І. Бажанов, Ю.В. Баулін, В.І. Борисов та ін.; За ред. проф. М.І. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація. - 2-е вид., переробл. і допов. - К.: Хрінком Інтер, 2005. - С. 159.

² Кримінальне право України. Загальна частина / За ред. професора П. С. Матишевського, доцентів П. П. Андрушка, С. Д. Шапченка.-К., 1997.— С. 169.

¹ Уголовный кодекс Украины: Научно-практический комментарий (Отв. ред. С.С. Яценко, В.И. Шакун). К.: Правовые источники, 1998. С.309.

² Уголовный кодекс Украины: Научно-практический комментарий (Отв. ред. С.С. Яценко, В.И. Шакун). К.: Правовые источники, 1998. С.309; Уголовное право: Особенная часть/ Под ред. П.С. Матишевского. К.: Юринком Интер, 1999. С. 111.

можна віднести і до досліджуємого поняття, яке не потребує широкого тлумачення незалежно від специфіки злочину що досліджується.

Велика матеріальна шкода. Питання про віднесення тих чи інших наслідків до категорії "велика матеріальна шкода" вирішується залежно від фактичних обставин справи. Це може бути, зокрема, катастрофа чи аварія, пов'язані з зіткненням рухомого складу або суден, що обумовило їх знищення або істотне пошкодження їх основних частин. Наприклад, потоплення судна або затоплення його частин, викидання судна на берег або на міліну, що спричинило руйнування його ходових частин. Це може бути і тривале порушення роботи транспорту, велика екологічна шкода тощо.

5.2. Причинний зв'язок між діянням і суспільно небезпечними наслідками

Причинний зв'язок між діянням і суспільно небезпечними наслідками це обов'язкова ознака об'єктивної сторони в злочинах із матеріальним складом. Якщо в цих злочинах відсутній такий зв'язок, кримінальна відповідальність за настання суспільно небезпечного наслідку виключається.

У КК немає норм, які б вирішували питання причинного зв'язку. Однак цьому питанню приділяється значна увага в теорії кримінального права і практиці його застосування.

Наука кримінального права розглядає причинний зв'язок між суспільно небезпечним діянням і суспільно небезпечним наслідком з позиції філософії. Причина у філософії - це таке явище, яке неминує з внутрішньою необхідністю породжує інше явище - наслідок. Причина - об'єктивний зв'язок між фактом матеріального світу й наслідком від цього факту. У кримінальному праві як причина виступає факт, тобто вчинення суспільно небезпечного діяння людиною (іншими словами вчинення злочину), а в якості наслідку - результат від цього діяння - суспільно небезпечна шкода.

Чинне законодавство про кримінальну відповідальність передбачає злочини з матеріальним складом, які вчиняються як шляхом дії, так і шляхом бездіяльності.

Прикладом злочинів, які спричиняють суспільно небезпечні наслідки шляхом бездіяльності, є: залишення в небезпеці, якщо в наслідок цієї бездіяльності настала смерть потерпілого або інші тяжкі наслідки (ч. 3 ст. 135 КК); бездіяльність військової влади, в наслідок якої

товчих дій (наприклад, розподіляють ролі, підшуковують знаряддя і засоби, вивчають місце вчинення злочину, розробляють план його вчинення й т. ін.). Стійкість групи характеризується наявністю достатньо міцних постійних зв'язків між членами групи і специфічними індивідуальними формами і методами діяльності.

Попереднє об'єднання членів організованої групи означає, що її учасники не просто домовилися про спільне вчинення злочину, що характерно для групи осіб за попередньою змовою, але й досягли суб'єктивної й об'єктивної спільності з метою групового вчинення одного, здебільшого декількох злочинів, причім нерідко різних. Разом з тим на практиці є прикладом створення організованої групи для вчинення й одного злочину, який потребує доволі серйозної і ретельної підготовки, що, зрозуміло, може мати місце при вчиненні досліджуємого злочину¹. В той же час внесені зміни 15.04.2008 р. у редакцію статті 28 ч. 4 зазначають що злочин визнається вчиненим злочинною організацією, якщо він скоєний стійким ієрархічним об'єднанням декількох осіб (п'ять і більше), члени якого або структурні частини якого за попередньою змовою зорганізувалися для спільної діяльності з метою безпосереднього вчинення тяжких або особливо тяжких злочинів учасниками цієї організації, або керівництва чи координації злочинної діяльності інших осіб, або забезпечення функціонування як самої злочинної організації, так і інших злочинних груп.

¹ Закон України "Про внесення змін до Кримінального та Кримінально-процесуального кодексів України щодо гуманізації кримінальної відповідальності" Урядовий кур'єр. – 07.05.2008 р. – № 83.

клад за крадіжку чужого майна – ст. 185 КК.

Крім вказаного щодо руйнування або пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів статистика вчинення зазначеного злочинного посягання свідчить про вчинення його у більшій частині за попередньою змовою групою осіб. Вчинення злочину за попередньою змовою групою осіб є однією з форм співучасті. Згідно з ч. 2 ст. 28 КК злочин визнається вчиненим «за попередньою змовою групою осіб, якщо його спільно вчинили декілька осіб (дві або більше), які заздалегідь, тобто до початку злочину, домовилися про спільне його вчинення».

При цій формі співучасникам стає відомий не лише загальний характер майбутнього злочину, але й ряд інших обставин, що його характеризують. Для такої групи потрібно наявність змови і час його досягнення - заздалегідь, до вчинення злочину. Тобто така змова має бути попередньою, її зміст передбачає домовленість про спільність дій, тобто про функції співучасників і про саме вчинення злочину. Звичайно така змова стосується місця, часу або способу вчинення злочину¹.

Попередньою прийнято вважати змову, що передує замаху, або таку, що вже мала місце у самому ході замаху на злочин². Адже відомо, що початком злочину прийнято вважати виконання об'єктивної сторони злочину. Усі домовленості, що досягаються до початку замаху чи мають місце у процесі його реалізації, є попередніми, ті ж, що виконуються після замаху, не можуть розглядатися як попередні. При цьому проміжок часу між змовою і початком вчинення злочину може бути різним і вирішального значення не має.

У ст. 277 КК не встановлено такої кваліфікуючої ознаки як вчинення руйнування або пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів організованою групою. За ч. 3 ст. 28 КК «злочин визнається вчиненим організованою групою, якщо в його готуванні або вчиненні брали участь декілька осіб (три і більше), які попередньо зорганізувалися у стійке об'єднання для вчинення цього та іншого злочинів, об'єднаних єдиним планом з розподілом функцій учасників групи, спрямованих на досягнення цього плану, відомого всім учасникам групи».

Організована група - це стійка група осіб, що здійснює ряд підго-

була заподіяла істотна шкода (ч. 1 ст. 426 КК) або спричинені тяжкі наслідки (ч. 2 ст. 426 КК).

При розслідуванні й судовому розгляді кримінальних справ необхідно встановлювати причинний зв'язок між суспільно небезпечним діянням і суспільно небезпечним наслідком, при якому діяння повинно бути безпосередньою причиною наслідку, що настав. Як причина розцінюється суспільно небезпечна дія чи бездіяльність, а як наслідок - суспільно небезпечний результат, викликаний цим діянням.

У кримінальному праві суттєве значення має наявність не випадкового, а безпосереднього причинного зв'язку між діянням і наслідком.

При випадковому причинному зв'язку наслідки не породжуються закономірним розвитком діяння людини. Наслідок є результатом випадкового збігу обставин, він не є результатом внутрішнього розвитку діяння, а викликається іншими причинами й обставинами. Наявність безпосереднього і випадкового причинного зв'язку можна проілюструвати на такому прикладі. Водій порушив правила безпеки дорожнього руху, збив пішохода, спричинивши йому середньої тяжкості тілесні ушкодження, з місця події втік, залишив потерпілого на морозі без допомоги. Потерпілий, як встановила судово-медична експертиза, помер від переохолодження. В даному випадку між дією водія - порушенням правил безпеки дорожнього руху - і наслідком, який настав - спричиненням середньої тяжкості тілесного ушкодження - є безпосередній причинний зв'язок. Водій повинен нести кримінальну відповідальність за ч. 1 ст. 286 КК, тобто за порушення правил безпеки дорожнього руху, в результаті чого потерпілому спричинено середньої тяжкості тілесне ушкодження. При цьому безпосередньою причиною є дія (бездіяльність) водія (порушення правил безпеки дорожнього руху), яка неминує з внутрішньою необхідністю породила суспільно-небезпечний наслідок - середньої тяжкості тілесне ушкодження. Що ж стосується настання смерті потерпілого, то тут має місце випадковий причинний зв'язок, оскільки, смерть настала не від наїзду, а через випадковий збіг інших обставин. Разом із тим водій повинен нести кримінальну відповідальність і за інший злочин, передбачений ч. 3 ст. 135 КК, тобто за завідоме залишення потерпілого без допомоги, який перебував у небезпечному для життя стані та був позбавлений можливості вжити заходів до самозбереження. Бездіяльність водія - ненадання допомоги потерпілому, якого він поставив у небезпечний для життя стан, - є безпосередньою (прямою) причиною його смерті.

¹ Курс уголовного права. Общая часть. Т.1: Учение о преступлении: Учебник для вузов / Под ред. Н.Ф. Кузнецовой и И.М. Тяжковой. М.: Зерцало, 1999, С.415- 416.

² Наумов А.В. Российское уголовное право. Общая часть: Курс лекций. М., 1996. С.301.

Наведемо інший приклад. Водій порушив правила безпеки дорожнього руху, вчинив наїзд на пішохода, заподіяв йому тяжке тілесне ушкодження, потерпілого доставив у лікарню. Медична сестра помилково застосувала ліки, внаслідок дії яких потерпілий помер. Між діями водія - порушенням правил безпеки дорожнього руху і заподіянням тілесного ушкодження є безпосередній причинний зв'язок, тому він підлягає кримінальній відповідальності за ч. 2 ст. 286 КК. До настання смерті потерпілого водій не має прямого відношення. В данному випадку існує випадковий причинний зв'язок, викликаний іншим фактом. Між дією медичної сестри (застосуванням неналежних ліків) і настанням смерті потерпілого є безпосередній причинний зв'язок, тому вона при наявності й інших підстав повинна нести кримінальну відповідальність за заподіяння смерті, тобто за вбивство, вчинене через необережність, за ст. 119 КК.

Суспільно небезпечна поведінка особи може бути визнана причиною настання суспільно-небезпечного наслідку лише у разі, якщо вона у часі передувала його настанню: спочатку повинне бути діяння, а пізніше - наслідок. Це ілюструє наступний приклад: пішохід переходив вулицю, раптово впав, потім його переїхала автомашина. Слідством було доведено, що водій не порушив правила безпеки дорожнього руху, пішохід перед машиною з'явився і впав раптово, водій, хоча й застосовував термінове гальмування, але переїзду потерпілого не міг уникнути. Судово-медична експертиза показала, що смерть пішохода настала від інфаркту міокарда ще до наїзду на нього машиною.

Таким чином, причинного зв'язку між діями водія і смертю пішохода не існувало, а тому кримінальна відповідальність водія виключається.

Теорія і практика кримінального права виходять з основного принципу, відповідно до якого суспільно небезпечні наслідки можуть бути поставлені у вину особі лише за умови, що вони перебували у причинному зв'язку з його дією або бездіяльністю. Встановити причинний зв'язок між дією і суспільно небезпечними наслідками – означає дати відповідь на запитання: чиє діяння спричинило цей наслідок і кому цей наслідок може бути поставлено в вину. Отже, потрібно констатувати, що в об'єктивній дійсності шкідливий наслідок, що настав, спричинено діями даної особи, а не діями третіх осіб чи яких – небудь інших зовнішніх сил.

Причинний зв'язок, будучи з'єднувальною ланкою між діянням і злочинними наслідками, як ознаками об'єктивної сторони, сам ви-

367 КК) та аналізованого складу злочину. Суб'єктом недбалості може бути тільки службова особа, якою, згідно з КК, є особи, які постійно чи тимчасово здійснюють функції представників влади, а також обіймають постійно чи тимчасово на підприємствах, в установах чи організаціях незалежно від форми власності посади, пов'язані з виконанням організаційно-розпорядчих та адміністративно-господарських обов'язків, або виконують такі обов'язки за спеціальним повноваженням. Виходячи з цього, можна стверджувати, що службова особа, яка працює в сфері шляхів сполучення і транспортних засобів, що необережно вчинила злочин, передбачений ст. 277 КК, за наявності інших ознак службової недбалості повинна відповідати за сукупністю статей 277 та 367 КК.

Для подальшого аналізу суб'єкта розглядуваного злочину необхідно розглянути кваліфікуючі ознаки пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, що свідчать про підвищений ступінь небезпечності цього суб'єкта.

Як свідчить дослідження результатів практичної діяльності транспортної міліції та ОВС взагалі стосовно ст. 277 КК, повторність тождесних злочинів набуває в деяких випадках характеру промислу. Нерідко окремі особи і злочинні групи, у тому числі з ознаками організованості, стають разом з працівниками пунктів прийому металобрухту на шлях систематичного вчинення цього злочину, перетворюючи його на джерело здобування матеріальної вигоди, прибутку, тобто на промисел, професію. Таким чином, вчинення злочину у вигляді промислу - це така систематична злочинна діяльність, яка є для винного основним або додатковим джерелом існування чи засобом систематичного заохочування¹. На практиці часто трапляються випадки пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів із метою крадіжки їх елементів за попередньою змовою групою осіб. В той же час повторність та вчинення таких злочинів у складі ОЗГ, як кваліфікованого ознаку у ст. 277 КК на сьогодні відсутні, у зв'язку з чим доцільно внести доповнення до вказаної чинної статті, у т.ч. згідно із передчасним на наш погляд скасуванням ст. 188 КК.

Із цього вбачається, що промисел пов'язаний із корисливими мотивами винного, і прагненням здобувати майнову вигоду, нетрудовий прибуток. Вчинене слід кваліфікувати за сукупністю норм - за ст. 277 КК і за відповідною нормою, що передбачає відповідальність, напри-

¹ Бажанов М.І. Множественность преступлений по уголовному праву Украины. Харьков; Право, 2000. С. 48-57.

ли руйнування або пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, використавши при цьому своє службове становище, необхідно притягувати до кримінальної відповідальності з 18 річного віку за ст. 277 КК. Працівники, які мають із обов'язків служби забезпечувати безпечну роботу шляхів сполучення і транспортних засобів і технологічно пов'язаних з ними систем, при вчиненні розглядуваного злочину повинні нести відповідальність за ст. 277 КК, а не за ст. 276 КК. Додамо до цього, що кваліфікація дій винних у таких випадках за ст. 276 КК приведе до пом'якшення відповідальності працівників шляхів сполучення і транспортних засобів.

Очевидно, що вчинення злочину працівником шляхів сполучення і транспортних засобів значно підвищує суспільну небезпечність діяння, адже руйнування або пошкодження у цих випадках полегшене для винного завдяки його особливому службовому становищу, яке забезпечує вільний доступ до таких шляхів сполучення споруд, пристроїв і елементів транспорту, особливо морського, авіаційного, на яких є відповідний режим охорони і до яких часом інші особи не можуть дістатися. Підтвердженням може бути судова практика за ст. 78 КК 1960 р. Матишевський П.С. правильно зазначав, що посадові особи за вчинення розглядуваного злочину мають відповідати за ст. 78 КК 1960 р. (ст. 277 КК 2001 р.), а за наявності відповідних ознак і за ст. 165 КК 1960 р. (ст. 364 КК 2001 р. зловживання владою і службовим становищем) чи ст. 166 КК 1960 р. (ст. 365 КК 2001 р. перевищення влади і службових повноважень)¹.

Безсумнівно, що шляхом зловживання владою чи службовим становищем або перевищенням влади чи службових повноважень може бути вчинено багато злочинів, не є винятком і пошкодження об'єктів досліджуемого злочину. Тим більше, як зазначалося раніше, закон про кримінальну відповідальність у ст. 277 КК нічим не обмежує коло суб'єктів цього злочину. Це, наприклад, випадок, коли керівник залізничної бригади, використовуючи можливість доступу до ділянок обслуговування, які в основному замикаються на спеціальні замки та на яких є об'єкти транспорту, руйнує механізми пристроїв засобів зв'язку сигналізації чи автоматики тощо, внаслідок чого зазнає пошкодження розподільний пункт цього спрямування, що спричиняє порушення їх нормальної роботи.

Те ж саме стосується і співвідношення службової недбалості (ст.

¹ Уголовное право Украины, Общая часть: Учебник /Под ред. П.С. Матишевского, С.С. Яценко, П.П. Андрушка. К.: 1999. С.110.

ступає як її обов'язкова ознака і підлягає встановленню, коли суспільно небезпечні наслідки є обов'язковою ознакою складу злочину, тобто у злочинах з матеріальним складом, до яких належить і розглядуваний злочин. У зв'язку з цим треба зазначити, що коли немає суспільно небезпечного діяння, то не виникає потреби встановлювати причинний зв'язок, тому що немає першої (обов'язкової) ознаки об'єктивної сторони - діяння.

У разі відсутності наслідку (за наявності суспільно небезпечного діяння) має місце або замах на злочин, або відсутність складу злочину. Наука кримінального права не створює своєї відповідної теорії, а ґрунтується на теорії причинності чи казуальності (лат. *causa* – причина), яка розроблена філософією. Філософські категорії „причина” і „наслідок” відтворюють такі, що об'єктивно існують, причинно-наслідкові зв'язки об'єктивного світу. Ці зв'язки мають універсальний характер. У них одне явище (подія, процес) є причиною іншого явища (наслідку) – перше передуює другому у часі та є необхідною умовою чи підставою виникнення або зміни розвитку іншого, тобто причина породжує наслідок. З цих положень випливає, що під причинним зв'язком слід розуміти що об'єктивно існує зв'язок між діянням – дією або бездіяльністю (причиною) – і суспільно небезпечними наслідками (наслідком), коли дія або бездіяльність можна зробити висновок (породжує) настання суспільно небезпечного наслідку¹.

Як досліджено вченими історично найбільш ранніми теоріями причинного зв'язку в кримінальному праві були дві теорії: еквівалентна й адекватна теорії². Перша іменується також теорією умов. Прихильники цієї теорії визнавали що причиною злочинних наслідків є будь-яка дія (бездіяльність), яка виступала необхідною умовою настання злочинного результату. При цьому всі умови оцінювалися як рівнозначні, без розрізнення на головні і другорядні (звідси назва теорії «еквівалентна»). Не розрізнялися також причини й умови, які є в дійсності неоднаковими видами детермінант. Відповідно до цієї теорії наявність причинного зв'язку визнавалася між легкою шкодою здоров'ю і смертю потерпілого, який пішов з легким пораненням пальця в поліклініку і дорогою потрапив під машину. Аргументація: не

¹ Кудрявцев В.Н. Объективная сторона преступления. М.; Гос. изд-во юрид. лит., 1960. С.137.

² Кримінальна право України. Загальна частина: Підручник (Ю.В. Александров. В.І. Антипов, М.В. Володько та ін.) Вид. 3-є, переробл. та допов. / За ред. М.І. Мельника, В.А. Клименка. – К.: Юридична думка, 2004. – С.230-233.

було б заподіяння легкої шкоди здоров'ю, потерпілий не пішов би в поліклініку, а не пішовши до неї - не потрапив би під машину і залишився б живий. Звідси виводиться причинний зв'язок між легкою шкодою здоров'ю і смертю потерпілого, тобто легке поранення виявилось необхідною умовою подальшого розвитку подій¹. Гідністю еквівалентної теорії можна визнати положення про «необхідну умову». Дійсно, якщо та чи інша дія не має властивості необхідної умови, вона повинна виключатися з причинного ланцюга. Встановити ознаку необхідної умови нескладно, досить думкою виключити відповідне діяння з ланцюга детермінації, і якщо ланцюг не розривається, виходить, воно не було необхідною умовою настання наслідків. Концепція необхідної умови та її уявного виключення була плідно розвинена грузинським професором Т.В. Церетелі².

Недоліки даної теорії – в порівнянні всіх умов настання злочинного результату, а звідси - у надмірному розширенні об'єктивних основ кримінальної відповідальності. Тому на противагу еквівалентній теорії була висунута так звана «адекватна теорія». Назву вона одержала від погляду на причину як відповідну (адекватну), типову, середньостатистично закономірну для настання наслідків. Ця теорія вже розрізняла і причини, і умови, визнаючи причиною лише ті детермінанти, які за своєю адекватністю наслідкам були здатні їх викликати. Випадкові, нетипові, нестандартні дії з числа причин виключалися, хоча фактично вони і викликали результат.

Позитивною стороною адекватної теорії можна вважати розрізнення нею причин і умов наслідків, визнання причинами лише закономірних для настання наслідків діянь. Очевидний недолік - зневага діалектикою випадкового і необхідного. Випадковість є стороною необхідності, тобто тією ж закономірністю, як і необхідність. Нетиповість, нестандартність того чи іншого діяння, його випадковість взагалі, як правило, не виключає того, що в даних конкретних умовах саме воно породило наслідок. Істина конкретна, тому досліджувати причинність і детермінацію треба не в абстракції, не взагалі, а в даних конкретних обставинах. Це ігнорувала адекватна теорія і тому різко звужувала причини наслідків лише типовими діяннями. Тому на вищезазначеному прикладі легку шкоду здоров'ю вони вважали причиною смерті, хоча вона виявилася смертоносною у конкретній

хідне проведення судово-медичної експертизи.

Вчинення суспільно небезпечного діяння особою, що не досягла до моменту вчинення злочину визначеного законом віку, свідчить про відсутність суб'єкта злочину, а отже, про відсутність складу злочину, внаслідок чого виключається і кримінальна відповідальність.

У частині 1 ст. 22 КК прямо зазначено, що «кримінальній відповідальності підлягають особи, яким до вчинення злочину виповнилося шістнадцять років». Цей вік прийнято називати загальним віком кримінальної відповідальності. В той-же час враховуючи велику суспільну небезпечність досліджуемого злочину, кримінальна відповідальність за його вчинення законодавцем передбачена з чотирнадцяти років, саме з цього віку настає відповідальність за злочин, вказаний у ст. 277 КК.

КК 1960 р. передбачав різні вікові категорії для притягнення особи за вчинення злочину, передбаченого ст. 78 КК. Так, суб'єктом злочину за цією статтею могла бути особа, якій на час вчинення виповнилося 16 років, а за дії, які призвели або могли призвести аварію потяга, особа, якій виповнилося 14 років. Знижений вік кримінальної відповідальності було встановлено, не за всі дії, подані в диспозиції ст. 78, а лише за вказані дії.

Зниження віку відповідальності за всі види цього злочину пояснюється, перш за все, тим, що руйнування або пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів має значне поширення. Далі, законодавець, очевидно, врахував, що підліткові в цьому віці не завжди важко проникнути непомітним на територію, якою пролягають шляхи сполучення і знаходяться самі транспортні засоби, а потім вчинити злочин, передбачений ст. 277 КК. Водночас, наприклад, до шляхів залізничного транспорту є майже цілковита свобода доступу, що, здебільшого, і зумовлює поширеність злочинів на цьому виді транспорту (ст. 277 КК), про що також свідчать і раніше наведені статистичні дані. Тому зрозуміло і закріплення у законі про кримінальну відповідальність зниженого віку кримінальної відповідальності за даний вид злочину (ч. 2 ст. 22 КК).

Що стосується суб'єктів пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, то закон не містить будь-яких обмежень щодо їх кола, тобто можна стверджувати, що суб'єктом злочину, передбаченого ст. 277 КК, може бути фізична осудна особа, якій до моменту вчинення злочину виповнилося 14 років.

Працівників шляхів сполучення і транспортних засобів, які вчини-

¹ Курс уголовного права. Общая часть. Т.1: Учение о преступлении: Учебник для вузов. Под ред. Н.Ф. Кузнецовой и И.М. Тяжковой. М.: Зерцало, 1999. С. 244.

² Церетели Т.В. Причинная связь в уголовном праве. М., 1953.

із того, що тільки осудна особа може вчинити злочин і тому може бути притягнута до кримінальної відповідальності. До змісту осудності включається здатність особи під час вчинення злочину правильно усвідомлювати фактичні ознаки самого діяння (об'єктивні ознаки діяння, обстановку, час і місце його вчинення) і його суспільно небезпечні наслідки, а також спроможність усвідомлено керувати своїми вчинками. Тут свідомість і воля об'єднані між собою і визначають характер поведінки особи у конкретній ситуації.

Питання про осудність особи виникає тільки у зв'язку з вчиненням нею злочину. Саме щодо нього необхідно з'ясувати, чи здатна особа правильно оцінювати суспільно-небезпечний характер вчиненого діяння, його суспільно небезпечні наслідки і керувати своїми діями (бездіяльністю).

Стан осудності є типовим станом психіки людини і, як правило, характерний для переважної більшості людей. Тому на практиці питання про встановлення осудності виникає тільки в тих випадках, коли злочин виявлявся в діях, що суперечать здоровому глузду і викликають сумнів у нормальному психічному стані суб'єкта. Для цього може бути призначена судово-психіатрична експертиза. Однак не всяке психічне захворювання особи дає підстави для визнання її неосудною. Осудним мусить бути визнаний і той, хто страждає на психічне захворювання, однак під час вчинення суспільно небезпечного діяння усвідомлював свої дії, керував ними, хоча і не в повній мірі. Йдеться про обмежену (зменшену) осудність. До Кримінального кодексу 2001р. вперше введено норму про «обмежену» осудність (ст. 20 КК), що характеризує психічний стан особи, яка вчинила злочин і має психічні аномалії, але вони не утворюють неосудності.

Осудність має велике значення, вона є передумовою вини, яка, у свою чергу, виступає обов'язковою умовою кримінальної відповідальності. Таким чином, осудність є передумовою і кримінальної відповідальності, і покарання.

Третьою юридичною ознакою суб'єкта пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів є його вік.

Згідно з ч. 1 ст. 18 КК суб'єктом злочину може бути тільки фізична осудна особа, яка вчинила злочин у віці, з якого відповідно до КК може наставати кримінальна відповідальність. Цей вік визначається саме до часу вчинення злочину. Тому дуже важливо при розслідуванні і розгляді кримінальної справи встановити точний вік особи. У тих випадках, коли відсутні документи, що підтверджують вік, необ-

становці через важке захворювання потерпілого.

Погрішностями адекватної теорії страждали і ті точки зору вчених, які вважали причиною злочинних наслідків лише дії, що з необхідною закономірністю їх породжували.

Випадкові причини такими не визнавалися. Ця позиція обґрунтовано критикувалася. Неправильно змішувати дві різні діалектичні закономірності: причина і не причина, випадковість і необхідність. При такому змішуванні причина виявляється необхідною закономірністю, а випадковість - і не причиною і незакономірністю. Тим часом випадковість є іншою стороною необхідності, закономірністю, і здатна викликати наслідки. Причина можлива у виді закономірно необхідної і закономірно випадкової. При дослідженні причини суспільно небезпечних наслідків треба встановлювати, чи послужила дана дія (бездіяльність) причиною настання наслідків або ні. Випадкова чи необхідна причина є значною для встановлення вини, а не об'єктивного процесу детермінації. Випадкове заподіяння шкідливих наслідків виключає вину, а не причинний зв'язок¹.

У закордонній доктрині кримінального права про причинний зв'язок, наприклад, в німецькій, можна зустріти теорію ризику. Вона вважає причиною злочинного наслідку такі дії або бездіяльність, що містять у собі певну частку ризику настання відповідної шкоди. Ця теорія фактично близька до адекватної, тому що не визнає нетипові випадкові зв'язки, які в даній обстановці в дійсності заподіяли шкоду. Однак її позитивною стороною можна вважати те, що ризик чи імовірність (можливість) тією чи іншою мірою повинні бути присутні у причині. Наприклад, далеко не всі порушення Правил дорожнього руху пов'язані з безпекою руху й експлуатацією транспорту. Прикладом цього може бути управління авторототранспортом без номерних знаків або водійського посвідчення, які безпосередньо не створюють ризик аварії.

У теорії кримінального права широкого визнання здобула теорія необхідного заподіяння. А.А. Піонтковський зазначав, що судова практика з повним правом визнає дію чи бездіяльність особи причиною даного результату лише тоді, коли вона спричиняє такі зміни у навколишньому світі, які породжують цей результат, коли він став необхідним наслідком дії чи бездіяльності винного. Для правильного розв'язання питання про наявність причинного зв'язку між діями і їх

¹ Курс уголовного права. Общая часть. Т.1: Учение о преступлении: Учебник для вузов. Под ред. Н.Ф. Кузнецовой и И.М. Тяжковой. С. 245-246.

наслідками видається прийнятним використання категорій необхідності і випадковості, покладених в основу теорії необхідного заподіяння. Згідно з нею для притягнення особи до кримінальної відповідальності за суспільно небезпечні наслідки має значення наявність необхідного причинного зв'язку. Він установлюється там, де дія особи викликала або зумовила настання суспільно небезпечних наслідків. Необхідні наслідки, перш ніж наступити, перетворитися на дійсність, виступають спершу як реально можливі. Реальна можливість виступає як певний етап установлення необхідності наслідку. Необхідний наслідок це вияв закономірності розвитку даного явища, внутрішньо йому характерний¹.

Діяння знаходиться в необхідному причинному зв'язку, якщо воно створило реальну можливість настання наслідків. Саме таке діяння з неминучістю породжує наслідок, з необхідністю його викликає наслідок, наче органічно властивий цьому діянню. Встановлення причинного зв'язку (необхідного) і означає констатацію цієї ознаки об'єктивної сторони, тобто необхідний причинний зв'язок є доказом наявності об'єктивної сторони.

О.М. Котовенко, підтримуючи позицію окремих вчених, зазначає, що можна намітити перелік найбільш розповсюджених «видів» необхідного причинного зв'язку:

- причинний зв'язок має місце при так званому безпосередньому заподіянні (іноді його називають у практиці прямим, безпосереднім причинним зв'язком);

- може мати місце і так званий опосередкований необхідний причинний зв'язок, коли в заподіяння результату включаються дії інших осіб, механізмів, тварин і т.п. (причина причини є причина заподіяння);

- при співучасті завжди необхідний причинний зв'язок між діями співучасників і тим злочином, що вчинив виконавець;

- необхідний причинний зв'язок є там, де на боці потерпілого мали місце особливі умови, що були каталізаторами, прискорювачами настання наслідків (наприклад, хвороба, сп'яніння й ін.). Так, наприклад, легкий удар по голові людини, що перенесла до цього трепанацію черепа, призводить до смерті потерпілого².

Причинний зв'язок - це конкретний зв'язок між явищами. Тому

¹ Пионтковский А.А. Учение о преступлении. М., 1961. С. 213.

² Котовенко О.М. Кримінальна відповідальність за пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів: Монографія. — Харків: Консум, 2004. — С. 74-75.

володіють дипломатичним імунітетом. Питання про кримінальну відповідальність дипломатів та деяких інших категорій осіб, які не підлягають юрисдикції українського суду, вирішується дипломатичним шляхом.

Фізична особа в кримінально-правових відносинах виявляє себе не тільки як суб'єкт злочину, тобто особа, якій притаманні ознаки, зазначені у ст. 18 КК, але й більш широко - як особа, що поєднує сукупність ознак соціального індивіда і біологічної істоти. Тобто, йдеться про особистість злочинця як поняття, яке охоплює багато інших ознак, що не вказані в ч. 1 ст. 18 КК.

Слід зазначити, що у кримінально-правовому аспекті поняття «суб'єкт злочину» і «особистість злочинця» - не тотожні. Обидва вони резюмують ознаки фізичної особи, яка вчинила злочин, однак їхнє кримінально-правове значення є різним. Якщо поняття суб'єкта злочину важливо для рішення питання про кримінальну відповідальність особи, то поняття особистість злочинця має кримінологічне значення. До кримінологічних ознак, які характеризують особу, що вчинила злочин, віднесено: її соціальний статус; соціальні функції (ролі), які вона виконує в суспільстві; її морально-психологічна характеристика, що відображає її ставлення до соціальних цінностей, тощо.

Відокремлення понять «суб'єкт злочину» і «особистість злочинця» необхідно для того, щоб чіткіше розуміти можливості й завдання закону про кримінальну відповідальність. Ознаки суб'єкта злочину необхідні для вирішення питань кримінальної відповідальності, зокрема кваліфікації злочинів. З'ясування ознак особистості злочинця може слугувати, наприклад, більш повному встановленню обставин вчиненого злочину, причин та умов, які йому сприяли, з метою призначення необхідного для виправлення винного покарання та запобігання вчиненню злочинів як засудженим, так й іншими особами.

Суб'єктом злочину є фізична осудна особа, що досягла віку, з якого настає кримінальна відповідальність (ч. 1 ст. 18 КК). Таким чином, суб'єктом пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів може бути лише фізична особа, тобто людина.

Другою юридичною ознакою, що стосується характеристики суб'єкта злочину, є його осудність. Новий Кримінальний кодекс, на відміну від КК 1960 р., подає у ч. 1 ст. 19 визначення осудності: «осудною визнається особа, яка під час вчинення злочину могла усвідомлювати свої дії (бездіяльність) і керувати ними».

Чинне законодавство про кримінальну відповідальність виходить

6. СУБ'ЄКТ ПОШКОДЖЕННЯ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ І ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Суб'єкт злочину в законодавстві про кримінальну відповідальність - це один з обов'язкових елементів складу злочину. У кримінально-правовій теорії суб'єктом злочину визнається особа, яка володіє сукупністю ознак, що дають підстави для її притягнення до кримінальної відповідальності. Якщо КК 1960 р. не передбачав законодавчого визначення цього елемента складу злочину то чинний КК 2001 р. не лише визначив поняття суб'єкта злочину, але й передбачив у Загальній частині окремий розділ IV, в якому врегульовані всі основні питання щодо цього поняття, а саме питання: розуміння сутності суб'єкта злочину (ст. 18 КК); осудності (ст. 19 КК); обмеженої осудності (ст. 20 КК); особливості кримінальної відповідальності за злочини, вчинені в стані сп'яніння (ст. 21 КК); віку, з якого може наставати кримінальна відповідальність (ст. 22 КК).

Відповідно до ч. 1 ст. 18 КК, суб'єктом злочину є фізична осудна особа, яка вчинила злочин у віці, з якого відповідно до КК може наставати кримінальна відповідальність. Це законодавче визначення дає можливість виділити три обов'язкові групи ознак, що характеризують суб'єкт злочину. Він (суб'єкт) повинен бути: 1) фізичною особою; 2) осудним; 3) досягти віку, з якого може наставати кримінальна відповідальність.

Що стосується такої ознаки суб'єкта злочину, як фізична особа, то слід зазначити, що під час обговорення проекту нового КК висловлювалися пропозиції передбачити в законі про кримінальну відповідальність відповідальність не тільки фізичних, а й юридичних осіб. Однак закріплення в законі положення про кримінальну відповідальність тільки фізичної особи як ознаки суб'єкта свідчить про збереження в КК 2001 р. принципу особистості, персональної відповідальності за вчинений злочин¹. З огляду на це, у разі вчинення окремими представниками юридичних осіб злочину, відповідальність несуть не юридичні особи, а певні фізичні особи, навіть якщо під час вчинення злочину вони діяли від імені юридичної особи чи в її інтересах.

Фізична особа у кримінально-правовому значенні - це людина.

Відповідно до чинного КК суб'єктами злочину можуть бути: а) громадяни України; б) особи без громадянства; в) іноземці, що не

саме це діяння, у цих конкретних умовах, стосовно до цієї ситуації - є причина конкретного наслідку.

Крім необхідного причинного зв'язку виділяють так званий випадковий причинний зв'язок, коли діяння не створювало реальної можливості настання наслідків і не викликало з неминучістю їх настання. Випадковий причинний зв'язок, з погляду кримінального права, означає, що в кримінально-правовому змісті такий зв'язок незначний, власне кажучи його не має, він не має кримінально-правового значення. За наявності лише випадкового причинного зв'язку відсутня об'єктивна сторона злочину, кримінальна справа припиняється через відсутність складу злочину.

Як бачимо, теорія необхідного заподіяння найбільш прийнятна для розгляду аналізованого складу злочину. Так, дія чи бездіяльність особи є причиною злочинного наслідку лише тоді, коли вона чинить такі зміни в навколишньому світі, що породжують результат, який є необхідним наслідком дії чи бездіяльності особи. Так, з усіх обставин, які сприяють настанню наслідків, слід виділити такі, що їх породжують, тобто необхідні причини, які мають функцію ознаки об'єктивної сторони складу злочину. Адже кожне явище, перш ніж виникнути, має свою основу, що відносно іншого явища (наслідку) виступає як можливість. Як уже зазначалося, не всяка можливість має тенденцію перетворитися на дійсність, а тільки реальна (конкретна) можливість, яка може сама собою перетворитися на дійсність, тобто здатна викликати, зумовити настання наслідків. Якщо буде встановлено, що руйнування або пошкодження предмета посягання створювало реальну можливість настання наслідків, то зв'язок між дією особи і наслідками, що настали, визнається необхідним.

У ситуаціях, коли системи шляхів сполучення чи транспортних засобів лише тимчасово приводяться до такого стану, за яким стають непридатними для експлуатації, бо порушується процес технологічної взаємодії шляхів сполучення і транспортних засобів, не можна говорити про можливість настання суспільно небезпечних наслідків. Це пояснюється тим, що відключення окремих споруд, систем шляхів сполучення і транспортних засобів може дати підставу для застосування ст. 277 КК лише в тому разі, якщо внаслідок цього було зруйновано чи пошкоджено їхні об'єкти, вузли, агрегати тощо або наступили інші злочинні наслідки, вказані в ст. 277 КК. І лише тоді можна розв'язувати питання про наявність чи відсутність причинного зв'язку між діянням і наслідками.

¹ Кримінальне право України. Загальна частина / За ред. М. І. Бажанова В. В. Сташица, В. Я. Тація.- 2-ге вид., перероб. і доп.. - Х., 1999.- С. 114.

Діяння перебуває в причинному зв'язку з наслідками, якщо воно неминуче викликає цей наслідок. Йдеться про те, що діяння з урахуванням його характеру й інтенсивності, а також інших об'єктивних обставин вчинення злочину (місця, часу, способу, обстановки, засобів вчинення злочину й ін.), створює реальну можливість настання наслідків. Наприклад, попередньо спланований підриб і вибух споруди або ділянки шляху сполучення спричиняє тяжкі наслідки, зазначені у ст. 277 КК, тобто діяння тут неодмінно, неминуче (закономірно) викликає настання наслідку, органічно характерного (реально можливо) цьому діянню, і тут має місце необхідний причинний зв'язок між суспільно небезпечним діянням і наслідками.

На відміну від цього випадкові причинні зв'язки не відбивають закономірності подій. Вони є наслідком випадкового збігу причинно-наслідкових ланок. Діяння з огляду на об'єктивно-предметні умови містить лише абстрактну можливість настання суспільно небезпечних наслідків і не перебуває у необхідному причинному зв'язку між діянням і наслідком.

Іноді стверджують, що руйнування або пошкодження об'єктів шляхів сполучення і транспортних засобів самі собою не можуть потягти суспільно небезпечні наслідки, оскільки для цього потрібні ще певні обставини. Однак виходить, що у будь-якому із цих випадків, якщо дією особи, що пошкодила споруди, елементи шляхів сполучення чи транспортних засобів, створюється реальна можливість настання наслідків, і незалежно від ступеня вірогідності перетворення цієї можливості на реальність, такий наслідок, якщо він має місце, є необхідним виявом закономірного, а не випадкового розвитку явищ навколишнього світу. Таким чином, виходячи з теорії необхідного заподіяння, можна стверджувати, що при вчиненні злочину, передбаченого ст. 277 КК, діяння (руйнування або пошкодження чи інше протиправне діяння) спричиняє вторинний наслідок (порушення нормальної роботи транспорту, спричинення небезпеки для здоров'я і життя людей, чи інші тяжкі наслідки) опосередковано через заподіяння наслідку первинного, а саме руйнування або пошкодження предмета злочинного посягання.

«Щоб розв'язати питання про причинний зв'язок між явищами матеріального світу, - зазначає З.М. Соколовський, - треба простежити фізичну, хімічну, біологічну й ін. сутність того, що відбулося, роз-

тного засобу і одразу його полагодив.

Якщо розглянути ситуацію, коли особа пошкодила один із предметів злочину, який досліджується і виникло пошкодження, тобто коли виникає необхідність кваліфікувати діяння тільки за ч. 1 ст. 277 КК, то слід відзначити, що добровільна відмова у цьому випадку можлива виключно шляхом активних дій. Це значить, що добровільна відмова матиме місце, коли у зазначеній ситуації особа самотійно поновить здійснене пошкодження.

Якщо названого проміжку часу між діянням і наслідком немає, або розвиток причинного зв'язку уже закінчився, добровільна відмова на стадії закінченого замаху неможлива: тут може мати місце лише відмова від нової спроби вчинити злочин. Наприклад, суб'єкт злочину, маючи на меті пошкодити шляхи сполучення чи транспортний засіб, закладає вибухівку, однак при спробі підрибу не спрацьовує детонатор. Тут від замаху на пошкодження уже відмовитися не можна і можлива лише відмова від замаху повторно вчинити вибух.

Наявність об'єктивної сторони злочинного посягання ще остаточно не розв'язує питання про кримінальну відповідальність особи за ст. 277 КК. Для цього потрібно ще встановити суб'єктивну сторону даного злочину, аналізу якої і присвячено наступний розділ.

З урахуванням проведеного аналізу об'єктивної сторони пошкодження об'єктів шляхів сполучення і транспортних засобів, вважаємо доцільним внести деякі зміни в диспозицію ч. 1 ст. 277 КК. Так, доцільно ввести такі додаткові кваліфікуючі ознаки: ті ж самі дії, вчинені повторно, або за попередньою змовою групою осіб, чи вчинені організованою групою, а також загально небезпечним способом.

значення покарання. Закінчений замах за ступенем реалізації умислу, своїми ознаками ближчий до закінченого злочину, і тому він завжди небезпечніший за незакінчений замах. Між закінченим і незакінченим замахами існує відмінність у ступені реалізації умислу і, виходячи з цього, у виконанні об'єктивної сторони злочину. У злочинах із матеріальними складами, одним із яких є і розглядуваний склад, у закінченому замаху відсутня одна ознака об'єктивної сторони – суспільно небезпечний наслідок, хоча суб'єкт уже цілком здійснив діяння, достатнє для завдання наслідку. За незакінченого ж замаху у злочинах із матеріальними складами не тільки відсутній суспільно небезпечний наслідок, але і до кінця не виконане саме діяння, що може його спричинити.

Поділ замаху на закінчений і незакінчений має значення й у розв'язанні питання про добровільну відмову від доведення злочину до кінця. У КК вказано, що добровільною відмовою від вчинення злочину визнається остаточне припинення особою за своєю волею готування до злочину або замаху на злочин, якщо при цьому вона усвідомлювала можливість доведення злочину до кінця (ч.1 ст. 17 КК).

Так, на стадії готування до злочину добровільна відмова можлива в усіх випадках, причому у формі простої бездіяльності. Утримання від подальших дій зі створенням умов для вчинення злочину усуває небезпеку від об'єкта, охоронюваного законом про кримінальну відповідальність, і виключає вчинення злочину. При цьому можуть бути виконані які-небудь дії з ліквідації створених умов для вчинення злочину, але вони не є обов'язковими і не мають значення для встановлення добровільної відмови. Наприклад, особа знищує придбаний інструмент або інше пристосоване знаряддя для вчинення злочину.

На стадії незакінченого замаху на злочин добровільна відмова, як і при готуванні до злочину, можлива завжди. Тут також достатньо утримання від подальших дій, безпосередньо спрямованих на вчинення злочину.

На стадії ж закінченого замаху на злочин добровільна відмова можлива лише у тих випадках, коли між вчиненням діянням і можливим настанням суспільно небезпечних наслідків є проміжок часу, протягом якого особа контролює розвиток причинного зв'язку, може втрутитися і запобігти настанню суспільного наслідку. У кримінальному праві це теорія так званого «золотого моста». Відмова у цих випадках можлива лише шляхом активних дій. Наприклад, винний пошкодив окрему споруду чи елемент шляху сполучення чи агрегату транспор-

глянути ті зміни в об'єктивній дійсності, пов'язані з цими явищами»¹. Значна кількість закономірностей, які визначають висновок про причинний зв'язок, є загальновідомими. До них належать не лише закономірності, пізнані суто дослідним шляхом при повсякденному сприйманні навколишнього світу, але й відкриті за допомогою науки. Якщо при розв'язанні питання про причинний зв'язок потрібні загальновідомі дані, то відповідні висновки при провадженні і розгляді кримінальної справи роблять самі слідчі, судді, не залучаючи на допомогу фахівців. Але нерідко загальновідомі факти виявляються недостатніми, виникає потреба використати дані про закономірності, що відносяться до спеціальних знань.

«Коли перед експертом поставлено питання про наявність причинного зв'язку між двома зазначеними явищами, - продовжує З. М. Соколовський, - він мусить з'ясувати, чи було одне з них необхідною умовою виникнення іншого, тобто вирішити, виник би чи ні той же результат при усуненні аналізованої причини. Цим визначається загальна характеристика методики з'ясування необхідності умови: вона виражається у виключенні початкового явища і в аналізі наслідків такого виключення»².

Теоретичною підосновою, що визначає методику з'ясування причини означеного явища, є властивості необхідності й однозначності причинного зв'язку. Причина і наслідок існують тільки в поєднанні. Якщо є наслідок, то є і причина. Кожен конкретний наслідок має цілком певну, лише йому характерну причину, тому знаючи наслідок, можна виявити і його причину.

Для з'ясування причинного зв'язку стосовно розглядуваного злочину проводиться технічна або технологічна чи інша експертизи, висновки якої оцінюються досудовим слідством і судом на загальних підставах. Зрозуміло, що таку експертизу призначають у тих випадках, коли для розв'язання питань, які виникли у справі, необхідні спеціальні знання зі сфери техніки різних напрямків. Технічні знання дуже різноманітні, виявляють тенденцію до прискореного розвитку й розширення, оскільки відбивають закономірний процес постійного розвитку всієї сукупності засобів, які створюються для здійснення

¹ Соколовський З.М. Проблеми використання в уголовном судопроизводстве специальных знаний для установления причинной связи явлений: Дис. на соиск. уч. степени доктора юр. наук. Харьков, 1968. С.111.

² Соколовський З.М. Проблеми використання в уголовном судопроизводстве специальных знаний для установления причинной связи явлений: Дис. на соиск. уч. степени доктора юр. наук. Харьков, 1968. С. 324.

процесів виробництва й обслуговування невичерпних потреб людини. Коло спеціалістів, яких залучають до проведення технічної експертизи, досить широке: це інженери і техніки, що працюють у тих галузях, де можливі порушення правил безпеки, різноманітні спеціалізовані лабораторії й інститути тощо. Можливості технічної експертизи досить великі - це визначення стану механізмів і їх здатності виконувати конкретні технічні операції, виявлення технічних дефектів механізмів і часу їх виникнення; з'ясування причин, обставин розслідуваної події і визначення ступеня тяжкості матеріально-технічних наслідків; виявлення технічних причин порушення технологічного процесу.

Щодо пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів в окремих випадках застосовується залізнично-технічна, авто-технічна, авіаційно-технічна та інші види експертиз, що, згідно з пунктом 105.8 «Інструкції про призначення і проведення судових експертиз» (Затверджена Міністром України 08.10.1998 р. № 5315) одним із головних своїх завдань має визначення технічного стану будівель, споруд, інженерного обладнання (відсоток зношення, придатність до експлуатації, потреби ремонту, наявності дефектів, причини, що їх викликали, а також технічних причин аварії на даному об'єкті, характеру аварії, де і як вона відбулася і ін.)

Як бачимо, щодо розглядуваного складу злочину технічні знання іноді просто необхідні, і як наслідок цього, при розслідуванні таких деліктів часто залучаються спеціалісти, які на підставі спеціальних знань складають висновок про наявність причинного зв'язку між пошкодженням або руйнуванням і наслідками.

У зв'язку з розглядом об'єктивної сторони постає питання про можливість готування і замаху на цей злочин.

При готуванні до злочину і замаху на нього умисел винного повністю не реалізований, об'єктивна сторона не розвинена, шкоди об'єкту не завдано саме з причин, незалежних від волі винного. Злочинна діяльність припиняється у зв'язку з обставинами, що виникли всупереч волі й бажання суб'єкта.

При готуванні до злочину дії винного ще безпосередньо не спрямовані на об'єкт і не становлять для нього безпосередньої небезпеки. Суб'єкт ще не виконує того діяння, що є необхідною ознакою складу злочину. З об'єктивної сторони готування може виявитися у різноманітних діях, але загальною умовою для них є те, що всі вони полягають в умисному створенні умов для вчинення закінченого злочину.

Між тим він не доводиться до кінця з причин, незалежних від волі винного. Прикладом є його затримання органами влади, чи інші обставини які не дозволили закінчити злочин.

Безсумнівним є і той факт, що із суб'єктивної сторони готування до вчинення злочину можливе лише з прямим умислом, тобто винний усвідомлює, що він створює умови для злочину і хоче створити такі умови. При цьому він має намір не обмежитися лише готуванням, а вчинити такі дії, що призведуть до закінчення злочину, але йому не вдається реалізувати свій умисел.

Що стосується тих дій, які реалізує винний при готуванні, як для розглядуваного складу злочину, так і для інших, то загальні положення про це закріплено у ч. 1 ст. 14 КК, у якій визначено, що готування до злочину виявляється: в підшукуванні або пристосуванні засобів чи знарядь, підшукуванні співучасників або змові на вчинення злочину, усуненні перешкод, а також іншому умисному створенні умов для вчинення злочину.

Замахом на руйнування або пошкодження об'єктів шляхів сполучення і транспортних засобів слід вважати умисні дії, безпосередньо спрямовані на руйнування або пошкодження вказаних об'єктів, якщо при цьому відсутнє настання чи можливість настання наслідків, зазначених у ст. 277 КК. Із цього цілком очевидно, що про замах може йти лише тоді, коли не вчинено чи не закінчено саме злочинне діяння.

Відомо, що замах поділяється, перш за все, на закінчений і незакінчений. Цей розподіл реалізується за суб'єктивним критерієм. Закінченим визнається замах, у якому особа виконала всі дії, які вважала за необхідні для доведення злочину до кінця, але злочин не був закінчений із причин, незалежних від її волі (ч.2 ст. 15 КК). Закінчений і незакінчений замах - це співвідносні поняття, тому з визначення закінченого замаху випливає, що незакінченим є такий замах, при якому винний не зробив усього, що вважав за необхідне для доведення злочину до кінця з причин, незалежних від його волі¹. Наприклад, злочинця затримано, як тільки він почав вирубувати перетинки з міді на рейках верхньої побудови колії, які є елементами засобів сигналізації і зв'язку на залізничному транспорті і забезпечують її нормальну (безаварійну) роботу.

Поділ замаху на види має важливе значення перш за все для при-

¹ Кримінальне право України: Загальна частина: Підручник / М.І. Бажанов, Ю.В. Баулін, В.І. Борисов та ін.; За ред. проф. М.І. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація. – 2-е вид., переробл. і допов. – К.: Хрінком Інтер, 2005. – С. 197-200.