

Ментов М.І.\*

## ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРИМУШУВАННЯ ПРАЦІВНИКА ТРАНСПОРТУ ДО НЕВИКОНАННЯ СВОЇХ СЛУЖБОВИХ ОБОВ'ЯЗКІВ (СТ.280 КРИМІНАЛЬНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ)

*В этой статье речь идет о становлении уголовной ответственности за принуждение работника транспорта к неисполнению своих служебных обязанностей. Закрепление в действующем уголовном кодексе Украины ответственности за указанное преступление.*

**Ключевые слова:** принуждение, работник транспорта, уголовная ответственность, невыполнение служебных обязанностей.

*У цій статті мова йде про становлення кримінальної відповідальності за примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків. Закріплення у чинному кримінальному кодексі України відповідальності за вказаний злочин.*

**Ключові слова:** примушування, працівник транспорту, кримінальна відповідальність, невиконання службових обов'язків.

*In this article we are talking about establishing criminal liability for an employee forced to default transport their duties. Anchoring in the current Criminal Code of Ukraine the responsibility for the offense.*

**Key words:** abuse, worker transportation, criminal responsibility, the failure of official duties.

Постановка проблеми. Транспорт є однією з найважливіших складових частин інфраструктури економіки нашої країни, а подальше вдосконалення нормативного-правового регулювання та забезпечення правової охорони його функціонування, багато в чому визначають успішну діяльність держави в цій сфері. Зростання ролі транспорту в умовах глобалізації та прискорення науково-технічного прогресу, збільшення з кожним роком інтенсивності та обсягу перевезень, поширення терористичних погроз викликають масу негативних чинників, що призводять до транспортних пригод (загибель і травми людей, колосальний матеріальний збиток, забруднення атмосфери та ін.).

На початку 90-х років різко позначилася проблема правової охорони та захисту працівників транспорту у зв'язку із виконанням ними службових обов'язків, що пов'язано із безпекою функціонування транспорту, який є частиною національної безпеки країни [1, с. 120]. У зв'язку з цим, особливої уваги заслуговує стан кримінально-правової охорони персонального складу транспортної галузі, працівників залізничного, повітряного, авто-

\* аспірант кафедри теорії права та держави НТУУ «КПІ»  
Науковий керівник: проф. Осадчий В.І.

мобільного, міського електричного, водного та трубопровідного транспорту, так як ці види транспорту, складаючи основу транспортної системи, охоплюють усі сфери економіки, забезпечують вихід на світовий ринок, та забезпечують реалізацію національних інтересів. Тому враховуючи уразливість транспортної галузі та необхідність захисту працівників цієї галузі потребує подальшого вдосконалення нормативно-правове регулювання відповідальності за злочин, пов'язаний із примушуванням працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків у кримінальному законодавстві, відповідальність за який передбачена ст.280 Кримінального кодексу України (далі – КК України).

Аналіз досліджень та публікацій. Окремі аспекти кримінальної відповідальності за злочини в сфері транспортної галузі висвітлені в працях: Алексеєва Н., Бажанова М., Белогріц-Котляревського Н., Волкова Б., Дурманова М., Касинюка В., Коробєєва О., Корчевой З., Котовенко О., Кудрявцева В., Курінова Б., Матишевського П., Мисливого В., Наумова О., Піонтковського А, Таганцева М., Тація В., Траїніна А., Церетелі Т. та багатьох інших.

Проте, більшість наукових праць щодо цих злочинів розроблялися ще у минулому столітті та торкалися питань безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту взагалі. Дослідження теоретичних аспектів кримінальної відповідальності за злочин, передбачений ст.280 КК України із урахуванням сучасних суспільних відносин, загроз безпеці транспортній галузі та суспільству в цілому, у незалежній Україні не проводилися.

Метою статті є дослідження теоретичних аспектів кримінально-правової відповідальності за примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків, що зумовлено низкою ключових проблем, пов'язаних із неузгодженістю діючого нормативно-правового поля в цій сфері, включає в себе вироблення цілісної системи наукових поглядів щодо цього складу злочину та стосується насамперед розуміння еволюції нормативно-правового регулювання, правової природи злочину, передбаченого ст.280 КК України та шляхів подальшого вдосконалення цієї норми.

Виклад основних положень. Вперше кримінальна відповідальність за примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків у кримінальному законодавстві України була запроваджена Законом ССРСР від 03.10.1990 р. №1741-1 «Про кримінальну відповідальність за блокування транспортних комунікацій і інші незаконні дії, що посягають на нормальну і безпечну роботу транспорту» [2].

Відповідно до преамбули Закону №1741-1 цей закон був прийнятий в розвиток положень Декларації другого З'їзду народних депутатів СРСР від 24 грудня 1989 року «Про неприпустимість блокади автомобільних і залізних доріг, створення будь-яких перешкод для вільного переміщення громадян і вантажів в межах СРСР» згідно із якою – визнаючи необхідність чіткої роботи системи залізничних, автомобільних, повітряних, річкових і морських перевезень для нормального функціонування єдиного народногосподарського комплексу, враховуючи право контролю держави за правильністю пересування громадян і транспортування вантажів тільки за офіційною владою, визнаючи неприпустимість самовільного захоплення ким би то не було засобів пересування, вантажів, псування їх, рухомого складу, транспортних шляхів і вокзалів, аеродромів, причалів і портів та визнаючи важливість спілкування жителів країни між собою, розвитку туризму, транспорту та транспортних магістралей для дружби між народами і зміцнення нашої країни як єдиної, багатонаціональної держави вирішив – було доручено Верховній Раді СРСР, Раді Міністрів СРСР, Прокуратурі Союзу РСР розробити необхідні правові норми і прийняти дієві заходи для забезпечення безперешкодного та безпечного проїзду громадян на всіх видах транспорту на всій території країни, своєчасної і належної доставки вантажів.

Законом №1741-1 були впроваджені наступні склади транспортних злочинів: умисне блокування транспортних комунікацій шляхом влаштування перешкод, встановлення постів чи іншим способом, яке спричинило або могло спричинити порушення нормальної роботи залізничного, повітряного, водного, автомобільного або магістрального трубопровідного транспорту (стаття 1 Закону), примушування працівника залізничного, повітряного, водного, автомобільного або магістрального трубопровідного транспорту до невиконання своїх службових обов'язків шляхом погрози вбивством, нанесенням тяжких тілесних ушкоджень, або знищенням майна щодо цього працівника або його близьких родичів, якщо були підстави побоюватися здійснення цієї погрози (стаття 2 Закону) та угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна, а так само захоплення вокзалу, аеродрому, порту чи іншого транспортного підприємства, установи, організації, а також вантажів без мети їх розкрадання (стаття 3 Закону).

З 90-х років ХХ століття в умовах перебудови соціально-економічних відносин, з появою паростків ринкової економіки кримінальний закон починає відставати від реальності буття суспільства, у зв'язку з чим виникла потреба у створенні нового кодексу. Над ним працювала робоча група Президії Верховної Ради України, яка запропонувала перший варіант проекту кодексу у вигляді «Порівняльної таблиці чинного Кримінального кодексу УРСР і проекту Кримінального кодексу УРСР». Зазначений проект, обговорений на засіданнях робочої групи, містив позитивні новели та суттєві відмінності від чинного КК за структурою, окремими інститутами та складами злочинів.

У грудні 1993 року було підготовлено перший варіант проекту кодексу, а у серпні 1994 року відбулося його обговорення на пленарному засіданні робочої групи. Він неодноразово доопрацьовувався, обговорювався законодавцями, а 5 квітня 2001 року був прийнятий Верховною Радою України.

Серед багатьох новел кодексу виокремлено захист безпечного функціонування транспорту. Крім того, важливим було узгодження норм Кримінального кодексу України 2001 року із Законом України «Про транспорт» [3], кодексами окремих видів транспорту та іншими законодавчими і нормативними актами.

Окремий розділ «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» обіймає 17 статей: порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст.276); пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст.277); угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст.278); блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства (ст.279); примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (ст.280); порушення правил повітряних польотів (ст.281); порушення правил використання повітряного простору (ст.282); самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда (ст.283); ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха (ст.284); неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден (ст.285); порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст.286); випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст.287); порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху (ст.288); незаконне заволодіння транспортним засобом (ст.289); знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст.290); порушення чинних на транспорті правил (ст.291); пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів (ст.292).

Розглядаючи напрями подальшого вдосконалення нормативно-правового регулювання відповідальності за примушування працівника транспорту до невиконання своїх службо-

вих обов'язків, слід зазначити, що в диспозиції ст.280 КК України закріплюється правова охорона працівників транспорту від примушування до невиконання своїх службових обов'язків, зокрема працівників залізничного, повітряного, водного, автомобільного, міського електричного чи магістрального трубопровідного транспорту. У цьому контексті необхідно зауважити, що згідно Закону України «Про транспорт», єдину транспортну систему України становлять: 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 користування (ст.21). Крім того, в Законі України «Про трубопровідний транспорт» [4, ст. 139], крім магістрального трубопровідного транспорту, названо ще й промислові трубопроводи (ст.1).

Таким чином, види транспорту, перераховані в ч.1 ст.280 КК, Законі України «Про транспорт», у Законі України «Про трубопровідний транспорт» не співпадають. Кримінальний кодекс у ч.1 ст.280 містить перелік видів транспорту, що можуть стати об'єктом злочинних дій вужчий, ніж галузеве законодавство.

Враховуючи те, що будь-який елемент транспортної галузі України має потенційну небезпеку для широкого кола населення, зокрема об'єкти трубопровідного транспорту, необхідним є доповнення диспозиції ст.280 КК України за рахунок включення додаткових об'єктів транспортної галузі, працівники яких підлягають охороні кримінальним законодавством України, зокрема, не тільки магістрального, але й промислового трубопровідного транспорту, як елементу системи трубопровідного транспорту України.

Важливим аспектом вдосконалення нормативно-правового регулювання відповідальності за примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків є розширення переліку способів скоєння злочину, закріпленого у ст.280 КК України.

Про окремі елементи механізму злочину, у першу чергу, способи його вчинення і приховування, у різних аспектах писали багато вчених. Так, А.М. Кустов запропонував розуміти під механізмом злочину систему процесів взаємодії учасників злочину, як прямих, так і непрямих, між собою і з матеріальним середовищем, пов'язаних з використанням відповідних знарядь, засобів та інших окремих елементів обстановки. На його думку до основних елементів механізму злочину необхідно відносити: діяльність суб'єкта злочинної події; комплекс (сукупність) дій, вчинків та інших рухів жертви злочину; комплекс (сукупність) дій, вчинків та інших рухів осіб, які побічно пов'язані зі злочинною подією; окремі елементи обстановки, які використовуються учасниками злочинної події, включаючи предмет злочинного посягання [5, с.15].

Відповідно до ч.1 ст.280 КК України відповідальність передбачена за примушування працівника залізничного, повітряного, водного, автомобільного, міського електричного чи магістрального трубопровідного транспорту до невиконання своїх службових обов'язків шляхом погрози вбивством, заподіянням тяжких тілесних ушкоджень або знищенням майна цього працівника чи близьких йому осіб.

У той же час, у ряді інших статей КК України діапазон погроз ширший. Наприклад, у ст.386 КК України передбачена відповідальність за перешкоджання з'явленню свідка, потерпілого, експерта до суду, органів досудового слідства, тимчасових слідчих та спеціальної тимчасової слідчої комісії Верховної Ради України чи дізнання, примушування їх до відмови від давання показань чи висновку, а також до давання завідомо неправдивих показань чи висновку шляхом погрози вбивством, насильством, знищенням майна цих осіб чи їх близьких родичів або розголошення відомостей, що їх ганьблять. У свою чергу,



у ч.2 ст.157 КК передбачена відповідальність, зокрема, за перешкоджання, поєднане з примушуванням, здійсненню виборчого права або права брати участь у референдумі з погрозою знищення чи пошкодження майна.

Зважаючи на необхідність повноти кримінально-правової охорони діяльності працівників транспорту, в ч.1 ст.280 КК України слід розширити відповідальність за різні види погроз потерпілому.

Підсумовуючи викладене, необхідно зазначити, що протягом усієї історичної еволюції транспорту, зважаючи на його особливу роль, відбувалося безперервне вдосконалення нормативно-правового регулювання транспортної галузі та норм кримінального права з метою охорони цієї галузі. У результаті склалася певна система норм, що регулює транспортні відносини та забезпечує безпеку цієї галузі господарства України. Проте події останніх років засвідчують, що об'єкти транспортної галузі нерідко стають засобом досягнення злочинної мети окремих осіб та організацій у зв'язку із тим, що вони є місцями значного скупчення людей. Тому, враховуючи уразливість транспортної галузі, норми кримінального законодавства, які можна згрупувати в умовну групу злочинів, пов'язаних з угоном, заволодінням та захопленням транспорту або вчиненням інших умисних дій, що дезорганізують його діяльність, в т.ч. злочин передбачений ст.280 КК України та ст. ст. 277-279 КК України потребують подальшого вдосконалення нормативно-правового регулювання.

При дослідженні теоретичного та практичного аспекту кримінально-правового регулювання відповідальності за примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків у сучасному кримінальному законодавстві України можна констатувати, що норми КК України потребують уточнення та узгодження із галузевим транспортним законодавством. Зокрема, в частині уточнення змісту предмету злочину, передбаченого ст.280 КК України та переліку потерпілих від такого злочину, шляхом узгодження термінології та відповідного розширення переліку працівників транспорту, які підлягають охороні від таких злочинних дій.

У зв'язку із чим необхідним є доповнення диспозиції ст.280 КК України за рахунок включення додаткових об'єктів транспортної галузі, працівники яких підлягають охороні нормами КК України, зокрема, не тільки магістрального, але й промислового трубопровідного транспорту, як елементу системи трубопровідного транспорту України.

Крім того, пропонується розширити перелік способів скоєння злочину, закріплених у диспозиції ст.280 КК України шляхом доповнення цього переліку наступними елементами: «розголошення відомостей, що ганьблять цього працівника» та «пошкодження майна цього працівника».

### Список використаних джерел

1. Мисливий В.А., Клименко В.А., Мельник М.І. Удосконалення діючого кримінального законодавства і питання кодифікації прийнятих законів // Удосконалення кримінального законодавства України. Збірник наук. праць. – К.: Українська академія внутрішніх справ, 1996. – С. 120 – 122.
2. Закон ССРСР от 23.10.1990 n 1741-1 «Об уголовной ответственности за блокирование транспортных коммуникаций и иные незаконные действия, посягающие на нормальную и безопасную работу транспорта» // [електронний ресурс] <http://www.zaki.ru/pagesnew.php?id=1686>.
3. Закон України «Про транспорт» – Закон України від 10.11.1994 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51.

4. Закон України «Про трубопровідний транспорт» – Закон України від 16.07.1996 // Відомості Верховної Ради України – 1996 р. – № 29. – ст.139.
5. Кустов А.М. Теоретические основы криминалистического учения о механизме преступления /Под ред. Р.С. Белкина. – М.: Академия МВД России, 1997. – 228 с.