

ОБ'ЄКТ ТРАНСПОРТНИХ ЗЛОЧИНІВ

Осадчий В.І.*доктор юридичних наук, професор
кафедри теорії права і держави ФСП НТУУ «КПІ»*

Об'єкт транспортних злочинів. В статті обґрунтовується зміст об'єкту транспортних злочинів.

Объект транспортных преступлений. В статье обосновывается содержание объекта транспортных преступлений.

The object of transport crimes. The content of the object of transport crimes is explained in the article.

Ключові слова: транспортні злочини, об'єкт.

Виходячи з принципу побудови Особливої частини КК України за родовим об'єктом посягання, саме безпека руху та експлуатації транспорту є родовим об'єктом злочинів, відповідальність за вчинення яких передбачена в статтях розділу XI Особливої частини КК України. Цим самим підкреслено, що кримінально-правовою охороною забезпечено людині такий стан використання транспорту, таку поведінку людини у зв'язку з його експлуатацією, щоб рух та експлуатація транспорту не тільки не шкодили життю, здоров'ю, безпеці, волі людини, власності, екологічній безпеці, громадській безпеці, правам і законним інтересам підприємств, установ, організацій та громадян, але навіть не створювали можливості виникнення такої загрози. Тобто створено стан, при якому рух та експлуатація транспорту людині не загрожує.

Родовий об'єкт злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту не завжди визначався однозначно. А відтак по-різному визначалось і місце цих злочинів у структурі кримінального законодавства.

В контексті злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту (транспортних злочинів [1]) розглянемо, як визначались їх родові об'єкти в кримінальних кодексах, що були чинними раніше на території України та чинного КК України.

Кримінальний кодекс (далі – КК) УСРР 1922р. [2] вміщував такі кримінально-правові заборони щодо безпеки руху та експлуатації транспорту. В главі УІ Особливої частини КК «Майнові злочини» містилась ст.197¹, в частині першої якої, зокрема, передбачалась відповідальність за умисне пошкодження майна залізничного, водного і повітряного транспорту або майна телеграфного і телефонного, що порушувало чи могло порушити правильне функціонування названих видів транспорту, або телеграфного чи телефонного сполучення. В ч.2 ст. 197¹ встановлювалось відповідальність за необережне пошкодження названого майна внаслідок недотримання встановлених правил.

В главі УШ «Порушення правил, що охороняють народне здоров'я, громадську безпеку і громадський порядок» містились норми (ст.218), в яких встановлювалась відповідальність за невиконання чи порушення правил, встановлених законом чи обов'язковою постановою для охорони порядку і безпеки руху залізницею і водними шляхами (пізніше, в редакції від 10 жовтня 1923р., – за невиконання чи порушення правил, встановлених законом чи обов'язковою постановою для охорони порядку і безпеки руху по сухопутним, водним, повітряним шляхам сполучень).

Виходячи з місця розташування наведених статей в КК 1922р., **родовим об'єктом згаданих злочинів слід визнавати майнові відносини** [3] (щодо злочинів, відповідальність за які передбачена ст.197¹ КК 1922р.), або ж відносини, що склалися з приводу забезпечення народного здоров'я, громадської безпеки і громадського порядку (щодо злочинів, відповідальність за які передбачена ст. 218 КК 1922р.).

КК УСРР 1927 р. [4] в главі ІІ «Злочини проти порядку управління» (Б. Інші злочини проти порядку управління) встановлював відповідальність:

а) в ст.93 – за ненадання допомоги капітаном судна іншому судну, у разі зіткнення з ним, його екіпажу і його пасажиром, а також зустрінутим у морі людям, які знаходяться в небезпеці, якщо він міг надати таку допомогу без серйозної небезпеки для свого судна, свого екіпажу і своїх пасажирів;

б) в ст.94 – за неповідомлення капітаном судна другому судну, що зіштовхнулося з ним на морі, назви і порту приписки свого судна, а також місця свого відправлення і призначення, незважаючи на наявність можливості повідомити такі відомості.

Таким чином **родовими об'єктами наведених злочинів визнавались відносини в сфері управління**. Відповідальність за знищення або пошкодження залізничних та інших

шляхів і засобів сполучень, підрив промисловості і транспорту з контрреволюційною метою вважались контрреволюційними злочинами (глава 1).

КК УРСР 1960р. [5] також в різних главах передбачав відповідальність за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Так, в першій главі «Державні злочини» (2. Інші державні злочини) встановлювалась відповідальність: а) в ст.77 – за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту; б) в ст.78 – за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів.

В главі IX «Злочини проти порядку управління» встановлювалась відповідальність: а) в ст.203 – за неподання допомоги судну і особам, які зазнали лиха; б) в ст. 204 – за неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден. В главі X «Злочини проти громадської безпеки, громадського порядку та народного здоров'я» встановлювалась відповідальність: а) в ст.215 – за порушення правил безпеки руху та експлуатації автотранспорту і міського електротранспорту працівником транспорту; б) в ст. 216 – за порушення правил руху автотранспорту особою, яка не є працівником транспорту; в) в ст.217 – за порушення діючих на транспорті правил.

Виходячи в принципі побудови Особливої частини КК за родовим об'єктом посягання, **родовими об'єктами злочинів, відповідальність за які передбачалась: ст. 77, 78 КК 1960р. були відносини сфері функціонування держави; ст.203, 204 КК 1960р. – відносини в сфері управління; ст. 215, 216, 217 КК 1960р. – відносини в сфері громадської безпеки, громадського порядку та народного здоров'я.**

КК України 2001р. [6] більш оптимально, як на наш погляд, структурував злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту в окремому, самостійному XI розділі Особливої частини КК України – «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту».

Так злочинами проти безпеки руху та експлуатації транспорту є: 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 убезпечення дорожнього руху (ст.288), незаконне заволодіння транспортним засобом (ст.289), знищення, підривка 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).

Принцип побудови Особливої частини КК України 2001р., обумовлює факт визнання родовим об'єктом злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту – безпеку руху та безпеку експлуатації транспорту.

Розглядаючи етимологічний зміст термінів, що утворюють словосполучення «безпека руху та експлуатації транспорту», вкажемо на таке.

Безпека – це стан, коли кому-, чому-небудь ніщо не загрожує. [7] **Рух** транспорту – це його переміщення, зміна положення. [8] **Експлуатація** транспорту – це його використання. [9]

Як бачимо, зміст терміну «експлуатація транспорту» охоплює собою зміст терміну «рух транспорту», бо рух транспорту є проявом його використання. Тим не менше, вживання обох термінів є доцільним. Пояснюється це тим, що рух транспорту унормовується самостійно. Наприклад, Правилами дорожнього руху [10]. Крім того, слід відзначити, що безпека руху торкається не лише самого транспорту, а й учасників руху. Так, Закон України «Про дорожній рух» [11], учасниками дорожнього руху визначає осіб, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів. До учасників дорожнього руху належать водії та пасажери транспортних засобів, пішоходи, велосипедисти, погоничі тварин. Безумовно, що названі особи є і учасниками руху інших транспортних засобів. Адже весь транспорт покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях.

Враховуючи викладене, в контексті словосполучення «безпека руху та експлуатації транспорту», **безпеку руху транспорту** можна визначити як прояв експлуатації

транспорту, що проявляється в його переміщенні за призначенням за умов, що запобігають небезпеці. **Безпеку експлуатації транспорту** можна визначити як використання транспорту (крім його руху, що виокремлено як самостійний вид експлуатації) відповідно до технічних вимог, що усуває небезпеку. В цілому ж, **безпеку руху та експлуатації транспорту** можна визначити як такий стан функціонування транспорту, коли працівники транспорту, інші учасники руху дотримуються нормативно визначених встановлень в сфері експлуатації транспорту та безпеки руху, за яких створюються умови відсутності будь-яких загроз (небезпек).

Безпека руху та безпека експлуатації транспорту кримінально-правовою охороною забезпечуються не самі по собі. Так, вчинення злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту може загрожувати **власне безпеці людини, екологічній безпеці**. Наприклад, при порушенні працівником залізничного, водного або повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспорту, а також недоброякісному ремонті транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку, якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків (ч.1 ст.276 КК України). Шкода при вчиненні злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту може спричинитись також **життю або здоров'ю людини**. Наприклад, при умисному руйнуванні або пошкодженні 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 потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження (ч.2 ст.277 КК України) або якщо спричинило загибель людей (ч.3 ст.277 КК України). Шкода при вчиненні злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту може спричинитись і **волі людини**. Наприклад, при угоні або захопленні залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст.278 КК України). Шкода при вчиненні злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту може спричинитись і **власності**. Наприклад, при вчиненні незаконного заволодіння транспортним засобом (ст.289 КК України). Шкода при вчиненні злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту може спричинитись і **екологічній безпеці, громадській безпеці, правам і законним інтересам підприємств, установ, організацій та громадян**. Наприклад, при пошкодженні об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів (ст.292 КК України).

Як бачимо, сенс кримінально-правового забезпечення охорони безпеки руху та безпеки експлуатації транспорту – це створення при русі та експлуатації транспорту безпечних умов людині (її життю, здоров'ю, безпеці, волі), забезпечення належного порядку користування власністю, забезпечення екологічної безпеки, громадської безпеки, прав і законних інтересів підприємств, установ, організацій та громадян. Тому, визначаючи родовий об'єкт злочинів, відповідальність за вчинення яких передбачена в XI розділі Особливої частини КК України 2001р., їх родовим об'єктом логічно визнавати відносини в сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, що забезпечують життя, здоров'я, волю, безпеку людини, власність фізичних або юридичних осіб, екологічну безпеку, громадську безпеку, права і законні інтереси підприємств, установ, організацій та громадян.

З приводу «нерозривності» безпеки руху та експлуатації транспорту з особистими благами людини (життям, здоров'ям, волею, безпекою) власністю, екологічною безпекою, громадською безпекою, правами і законними інтересами підприємств, установ, організацій та громадян, при визначенні об'єкту злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту в теорії кримінального права єдності немає. Зупинимось на цьому детальніше.

Об'єкт злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту в теорії кримінального права визначався неоднозначно. В цілому можна виділити дві позиції авторів. Одні (перша група авторів) стверджували, що поряд з безпекою руху та експлуатацією транспорту об'єктами злочину виступали життя, здоров'я, власність особи (в тих транспортних злочинах, де ці блага пошкоджувались). Інші (друга група авторів) вважали, що життя, здоров'я, власність не впливає на сутність транспортного злочину, хоча вони і пошкоджувались.

Розглянемо позиції першої групи авторів. Так, В.Ю.Квашис об'єктом порушення правил безпеки руху і експлуатації транспортних засобів, особами, які керують транспортними засобами (ст.211 КК РФСР 1960р.), визначав безпеку руху транспорту, а також життя і здоров'я громадян (при цьому автор не виділяв, основний та додатковий безпосередні об'єкти). [12]

Визначаючи об'єкт випуску в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів (ст.211 УК РФСР 1960р.) [2], В.Ю.Квашис зазначав, що в даному разі відбувається посягання на безпеку руху автотранспорту або міських засобів електротранспорту, тракторів або інших самохідних машин [13].

Як бачимо, В.Ю.Квашис, об'єктом злочину (ст.211 УК РФ) визнавав безпеку руху транспорту, а також життя і здоров'я громадян. При цьому підкреслював, що без спричинення останнім встановленої в законі шкоди не буде і складу злочину [14].

В той же час об'єктом злочину (ст.211 КК РФ) [2] визнав тільки безпеку руху автотранспорту або міських засобів електротранспорту, тракторів, або інших самохідних машин. В останньому випадку про життя і здоров'я громадян, як об'єкт злочину, мови не йде. Але ж обидва злочини як такі визнаються, зокрема, коли спричинено шкоду здоров'ю людини. Тобто в наявності неоднозначні підходи даного автора до визначення об'єкту злочину. В одному випадку автор визнав об'єкт більш широким (і безпека, і життя або здоров'я), в іншому вужче – тільки безпека.

В.І. Касинюк акцентував увагу на тому, що транспортні злочини посягають на безпечну роботу транспорту в сфері його руху і експлуатації. При цьому зауважував, що «статті Особливої частини КК УРСР 1960р., в яких передбачено відповідальність за транспортні злочини, покликані охороняти від найбільш небезпечних посягань життя і здоров'я людей, матеріальні цінності, шкода яким може бути спричинена внаслідок виходу транспортних засобів з-під контролю людини» [15]. Тобто, хоча даний автор і визнавав об'єктом транспортних злочинів «безпечну роботу транспорту в сфері його руху і експлуатації», тим не менше він вказував на невід'ємність від об'єкта посягання транспортних злочинів життя і здоров'я людей, власність.

Г.В.Галахова, визначаючи об'єкт транспортних злочинів, також вказувала на невід'ємність від об'єкта посягання транспортних злочинів (безпеки руху і експлуатації транспорту) життя і здоров'я людей, власність. Вона, зокрема, писала: «Суспільна небезпека транспортних злочинів обумовлена тим, що вони порушують суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки життя і здоров'я людей, збереження їх матеріальних цінностей в процесі руху і експлуатації транспорту, що і є їх родовим об'єктом». [16] Продовжуючи цю лінію, вона зазначала: «...основною ознакою, що дозволяє відмежувати злочин від проступку, є ступінь суспільної небезпеки вчиненого» [17].

Гізімчук С.В. основним безпосереднім об'єктом злочину (ст.215 КК України 1960р. [5] (ст.288 КК України 2001р.) визнає суспільні відносини по забезпеченню безпеки дорожніх умов руху транспортних засобів. До розряду додаткового обов'язкового об'єкту відносить життя та здоров'я людини, власність [18].

В.А. Мисливий об'єктом злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту визнає суспільні відносини з приводу безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, спрямовані на захист здоров'я, життя, власності учасників дорожнього руху та інших фізичних та юридичних осіб [19].

Я.В.Матвійчук основним безпосереднім об'єктом порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту (в КК України, Литви, Латвії, ПР Естонії) вважає безпеку дорожнього руху. В якості додаткових об'єктів злочину (на обов'язковість цих об'єктів акцент не робиться – В.О.) можуть виступати: життя і здоров'я особи, а також за умови, якщо матеріальна шкода передбачена як суспільно небезпечний наслідок цього злочину (як у Литві), – власність [20].

Бабанін С.В. вважає основним безпосереднім об'єктом порушень чинних на транспорті правил суспільні відносини, які забезпечують рух залізничного, водного, повітряного, автомобільного або електричного транспорту. Додатковими безпосередніми об'єктами злочину (про обов'язковість цих об'єктів не говориться) є життя, здоров'я особи, власність [21].

Російські автори, коментуючи норми про транспортні злочини чинного КК РФ, об'єктом транспортних злочинів, вчиненням яких спричиняється шкода здоров'ю, заподіюється смерть потерпілому, визнають безпеку руху та експлуатації транспорту (основний об'єкт), додатковим – життя і здоров'я громадян [22].

Позиції другої групи авторів. Так, К.В.Кичигіна щодо об'єкту автотранспортних злочинів зауважувала, що «...при розгляді конкретного злочинного порушення правил безпеки руху автотранспорту може створитися враження про наявність в числі безпосередніх об'єктів, поряд з безпекою руху, також особистості або майна. Але це не так.» [23] Автор допускає, що при посяганні на одні суспільні відносини певною мірою зачіпаються й інші суспільні відносини, пов'язані з першими. Причому, в залежності від обставин справи, вони можуть змінюватися. Шкода може бути заподіяна особі або власності. Проте завжди заподіюється шкода безпеці руху автотранспорту [24].

Б.О.Куринов безпосереднім об'єктом злочину, відповідальність за який передбачено в ст.211 КК РФ 1960р., визнавав безпеку руху автотранспорту. Разом з тим автор зауважував, що при вчиненні цього злочину шкода заподіюється й іншим правоохоронюваним відносинам: особі, майну. Проте ці інтереси виступають в якості додаткового безпосереднього об'єкта, який не визначає і не може визначати правову

природу даного злочину [25]. В іншій своїй роботі Б.О.Куринов писав, що при визначенні суспільної небезпеки всіх транспортних злочинів на першому місці серед шкідливих наслідків стоять не матеріальні збитки, а, відповідно, не основа господарської могутності, а нещасні випадки з людьми. Іншими словами, на перше місце держава ставить безпеку людей [26].

О.С.Кузьміна заперечувала проти визнання основним безпосереднім об'єктом автотранспортних злочинів ще й життя та здоров'я. Вона зауважувала, що ці правопорушення пов'язані тільки з діяльністю автотранспорту, і особа, що їх вчинила, не переслідує мети використовувати транспортний засіб для нанесення шкоди здоров'ю громадян або спричинення майнових збитків. Життя і здоров'я людини, а також власність можуть лише виступати як додатковий безпосередній об'єкт, який жодною мірою не визначає правову природу автотранспортного злочину. В той же час даний автор підкреслювала, що при порушенні правил безпеки руху і експлуатації транспорту може бути спричинено шкоду особі або власності, але у всіх цих випадках шкода завдається в першу чергу безпеці руху автотранспорту. Шкода особі або власності не визначає соціально-політичне значення діянь. О.С.Кузьміна також зауважувала, що посилення окремих авторів на те, що без вказівки в законі на наслідки немає і самого злочину, є неправильним в плані вирішення питання про безпосередній об'єкт. Підтвердженням цього, на думку О.С.Кузьміної, є наявність транспортних злочинів з формальними складами, в яких на перший план висуваються відносини безпеки руху або експлуатації транспорту [27].

На користь своєї позиції – що життя і здоров'я людини, а також власність не визначають правову природу автотранспортного злочину, О.С.Кузьміна висувала такі аргументи: 1) особа, що вчинила транспортні злочини, не переслідує мети використовувати транспортний засіб для нанесення шкоди здоров'ю громадян або спричинення майнового збитку; 2) у всіх випадках вчинення транспортних злочинів шкода завдається в першу чергу безпеці руху автотранспорту; 3) що саме ради правового забезпечення охорони відносин безпеки руху і прийняті норми, в яких передбачена відповідальність за транспортні злочини; 4) що вказівка на наслідки злочинного діяння в нормах Особливої частини КК РРФСР само по собі не обумовлює вирішення питання про об'єкт злочину [28].

В цьому зв'язку потрібно зауважити, що особа, вчиняючи транспортні злочини, дійсно не переслідує мету нанесення шкоди здоров'ю громадян чи позбавлення їх життя. В такому разі це було б злочином проти здоров'я або життя людини. Однак, безпека руху та експлуатації транспорту кримінально-правовою охороною забезпечені не самі по собі.

Вчинення конкретного з транспортних злочинів (ст.276-292 КК України) ставить або може ставити під загрозу здоров'я чи життя, безпеку, волю людини, власність, екологічну безпеку, громадську безпеку, права і законні інтереси підприємств, установ, організацій та громадян. Виокремлення ж транспортних злочинів, відповідальність за які передбачена в самостійному розділі, зовсім не означає, що ці норми «служуть» виключно безпеці руху або експлуатації транспорту. Безпека руху або експлуатації транспорту незалежно від людини, сама по собі, не існує, про що, до речі, зазначено і у «транспортних законах». В ст.16 Закону України «Про транспорт» безпека на транспорті визначається саме через «безпеку життя і здоров'я громадян, безпеку експлуатації транспортних засобів, охорону навколишнього природного середовища [29]. Цю норму базового транспортного закону конкретизують «спеціальні транспортні закони». Так, наприклад, в Законі України «Про залізничний транспорт» щодо безпеки на залізничному транспорті (ст.11) зазначено наступне. Залізниці та підприємства залізничного транспорту загального користування забезпечують безпеку життя і здоров'я громадян, які користуються його послугами, а також безпеку руху поїздів, охорону навколишнього природного середовища згідно з чинним законодавством України [30]. В Законі України «Про автомобільний транспорт» говориться про обов'язкову стандартизацію і оцінку відповідності на автомобільному транспорті. В ст.8 цього Закону зазначено, що стандартизація на автомобільному транспорті забезпечує, зокрема, захист інтересів споживачів і держави у питаннях безпеки перевезень для життя, здоров'я людей та майна осіб, охорони довкілля [31]. В Законі України «Про трубопровідний транспорт» визначено мету законодавства про трубопровідний транспорт – регулювання відносин на всіх етапах створення та функціонування (проекування, 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 [32]. Як бачимо, безпека слугує виключно людині. Через призму інтересів людини існує і сам Кримінальний кодекс. Проте структурування розділів Особливої частини КК за родовим об'єктом є логічним – бо злочинний вплив на людину може здійснюватись по-різному.

Відносини, що забезпечують безпеку руху або експлуатації транспорту в контексті кримінально-правової охорони нерозривно пов'язані з відносинами, що забезпечують здоров'я або життя, безпеку, волю людини, власність, екологічну безпеку, громадську безпеку, права і законні інтереси підприємств, установ, організацій та громадян. Правий В.Ю.Квашис, який стверджував, що юридична природа будь-якого конкретного складу злочину визначається властивістю лише йому сукупності ознак, що характеризують об'єкт посягання, об'єктивну сторону, суб'єктивну сторону і суб'єкт злочину [33]. А злочин, відповідальність за вчинення якого передбачена, наприклад, в ст.286 КК України, визнається таким лише за умови порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що: спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження (ч.1); спричинило смерть потерпілого або заподіяло тяжке тілесне ушкодження (ч.2); спричинило загибель кількох осіб (ч.3). При відсутності посягання на життя чи здоров'я людини, відсутній і склад автотранспортного злочину [34].

Інакше кажучи, про родовий об'єкт транспортних злочинів можна говорити, що він є складним (двостороннім). Безпека руху та експлуатації транспорту включає в себе особисті блага людини, власність, екологічну безпеку, громадську безпеку, права і законні інтереси підприємств, установ, організацій та громадян. Загроза цим благам відбувається в сфері руху або експлуатації транспорту через порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту. **Тобто родовий об'єкт злочинів, відповідальність за вчинення яких передбачена в статтях Розділу XI Особливої частини КК України, – це безпека руху та експлуатації транспорту, як такий стан його функціонування, за якого життя, здоров'ю, безпеці, волі людини, власності, екологічній безпеці, громадській безпеці, правам і законним інтересам підприємств, установ, організацій та громадян ніщо не загрожує, створюються умови відсутності будь-яких небезпек.**

При вчиненні певного транспортного злочину пошкоджується чи ставиться під загрозу пошкодження конкретний безпосередній об'єкт. В цілому ж для безпосереднього об'єкта транспортного злочину визначальними, як на наш погляд, є такі складові: безпека руху та експлуатації транспорту (завжди виступає в якості основного безпосереднього об'єкта злочину), та життя, здоров'я, особиста безпека, воля людини, власність, екологічна безпека, громадська безпека, права і законні інтереси підприємств, установ, організацій та громадян, які виступають в якості додаткових (обов'язкових чи факультативних) безпосередніх об'єктів злочину. Саме в такому зв'язку ці складові безпосереднього об'єкта і визначають юридичну природу транспортного злочину.

Література

1. Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту в науковій літературі називають транспортними злочинами (Див., напр.: Алексеев Н.С. Транспортные преступления. Ответственность за преступления, посягающие на правильную работу советского транспорта. – Л.: Изд-во ЛГУ, 1957, – 148с.; Касынюк В.И. Уголовная ответственность за транспортные преступления. – К.: «Вища школа», 1977. – 35с.; Куринов Б.А. Квалификация транспортных преступлений (ст.85,86 УК РСФСР). – М.: Изд-во МГУ, 1965 – 234с.
2. Уголовный кодекс УССР // Борьба с преступностью в Украинской ССР. Т.1. 1917-1925г.г. Автор очерка и составитель документов проф. П. П. Михайленко. – К.: ВШ МООП, 1966, с.450-618.
3. В теорії кримінального права неоднаково вирішується питання про те, що слід визнавати об'єктом злочину. Зокрема, С.Б.Гавриш об'єктом злочину визнає «благо» (Гавриш С.Б. Уголовно-правовая охрана природной среды Украины: проблемы теории и развитие законодательства. – Харьков: Основа, 1994, с.125-172). В.П.Ємельянов стверджує, що «ні суспільні блага і цінності, ні люди не можуть виступати у всіх випадках як об'єкт злочинних зазіхань. Універсальною категорією, що охоплює всі без винятку охоронювані кримінальним законом реальні об'єкти, може виступати категорія «сфери життєдіяльності людей» (Ємельянов В.П. Понятие объекта преступлений в уголовно-правовой науке // Право і безпека. – 2002. – №4. – С.7-11).
4. Наведені авторські позиції належно обґрунтовані. В них міститься раціональні зерна. Адже такі категорії як «благо», «цінності», «сфери життєдіяльності людей», як на наш погляд, означають умови існування суспільних відносин і забезпечуються суспільними відносинами. Ці суспільні відносини забезпечують найбільш суттєві блага й інтереси, охороняються кримінальним правом і представляють собою об'єкти злочинів (Гаухман Л.Д. Насилие как средство совершения преступления. – М.: Юрид. лит., 1974, с.34-35).
5. Якщо розглядати категорію «благо» окремо від суспільних відносин то, наприклад, будь-яке позбавлення людини життя слід розцінювати як вбивство. Але ж це не так. В цьому

контексті слушним є зауваження М.Й.Коржанського, що в разі визнання об'єктом злочину при вбивстві не суспільні відносини, а життя в біологічному розумінні, то тоді неможливо пояснити правомірність позбавлення життя при необхідній обороні (Коржанский Н.И.Объект посягательства и квалификация преступлений: Учеб. пособие. – Волгоград: НИИРИО ВСШ МВД СССР, 1976, с.60).

6. Дійсно, людину можна позбавити життя при захисті від суспільно небезпечного посягання, за умови дії в межах необхідної оборони; при нападі на неї з метою заволодіння її майном. І лише оцінка дій в системі суспільних відносин дає можливість чіткого визначення наведених дій. При позбавленні життя особи, яка вчинила суспільно небезпечне посягання на потерпілого, дії останнього вчинені з метою захисту своїх прав і були обумовлені потребою негайного відвернення чи припинення посягання. Тобто ці дії відбувались в рамках відносин, що забезпечують право на необхідну оборону і як такі вони визнаються правомірними. У разі ж позбавлення життя потерпілого з корисливих мотивів, дії винного відбуваються не в рамках охоронюваних суспільних відносин, а поза ними. Вбиваючи особу, винний посягає на відносини, що забезпечують її життя. Це визнається злочином.

7. В наведених ситуаціях людина з різних підстав позбавляється життя. Але лише оцінка цього блага з позиції об'єкта охорони як суспільних відносин дає змогу визначити правомірність чи злочинність таких дій. Цей стан зумовлений тим, що закон охороняє життя не тільки суто в фізичному розумінні, а й в соціальному. Закон захищає людину не абстрактно, не поза суспільством, а в системі суспільних відносин (Гаухман Л.Д. Насилие как средство совершения преступления. – М.: Юрид. лит, 1974, с.34). І тільки тоді вплив на тіло людини буде визнаватись злочинним, коли вона є суб'єктом відносин, що охороняються кримінальним правом, а цей вплив направлений на порушення даних суспільних відносин (Коржанский Н.И.Объект посягательства и квалификация преступлений: Учеб. пособие. – Волгоград: НИИРИО ВСШ МВД СССР, 1976, с.62).

8. Відзначимо, що і в сучасних умовах значна більшість дослідників даної проблеми об'єктом злочину визнає суспільні відносини. (Борисов В.І., Пашенко О.О. Злочини проти безпеки виробництва: Поняття та види. Кримінальна відповідальність за порушення правил ядерної та радіаційної безпеки: Монографія. – Харків: Видавець СПД ФО Вапнярчук Н.М., 2006. – 224с; Кримінальне право України. Особлива частина: Підручник / За ред. М.І.Мельника, В.А.Клименка. – 3-тє вид., переробл. та допов. – К.: Атіка, 2009. – 744с. (С.Я.Лихова загальним об'єктом злочинів визнає правовідносини (відносини, які склалися в суспільстві між окремими його членами та їх об'єднаннями, і які в інтересах всього суспільства піддані нормативному регулюванню. Див.: Лихова С.Я. Злочини у сфері реалізації громадянських, політичних та соціальних прав і свобод людини і громадянина (розділ V Особливої частини КК України): Монографія. – К.: Видавничо-поліграфічний центр «Київський університет», 2006, с.17-79); Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: Монографія. – Д.: Юрид.акад.Мін-ва внутр. справ, 2004. – 380с.; Кримінальна відповідальність за порушення виборчих і референдних прав / За заг. ред. В.П.Тихого. – Х.: Вид-во «Кроссруд», 2008. – 344с., Тихий В. Актуальні питання застосування і вдосконалення кримінально-правових норм про відповідальність за злочини проти громадської безпеки // Право України. – 2010. - №9. – С.25-30.

9. Уголовный кодекс УССР // Борьба с преступностью в Украинской ССР. Т.2. 1926-1967г.г. Автор очерка и составитель документов проф. П. П. Михайленко. – К.: ВШ МООП, 1967, с.311-369.

10.Кримінальний кодекс Української РСР // Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1961. – №2. – Ст.14.

11.Кримінальний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – №25-26. – Ст. 131.

12.Новий тлумачний словник української мови. У трьох томах. Том 1. – К.: Аконтіт, 2008, с.83.

13.Новий тлумачний словник української мови. У трьох томах. Том 3. – К.: Аконтіт, 2008, с.222-223.

14.Новий тлумачний словник української мови. У трьох томах. Том 1. – К.: Аконтіт, 2008, с.638.

15.Правила дорожнього руху: затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. №1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст.1852.

16.Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993р. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – №31. – Ст.338.

17.Квашис В.Е. Ответственность за правонарушения на транспорте. – М.: «Знание», 1974, с.35.

18.Там само, с.51.

19. Там само, с.35.
20. Касынюк В.И. Уголовная ответственность за транспортные преступления. – К.: «Вища школа», 1977, с.3-4.
21. Галахова А.В. Уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений: Учебное пособие. – М.: МССШМ МВД СССР, 1990, с.4
22. Там само, с.5.
23. Гзімчук С.В. Кримінальна відповідальність за порушення правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху автореферат дис. на здобуття наук. ступ. канд.юрид.наук за спец.12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право. – Х.: Університет внутр. справ МВС України, 1999, с.8-10.
24. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: Монографія. – Д.: Юрид.акад.Мін-ва внутр. справ, 2004, с.109.
25. Матвійчук Я.В. Кримінальна відповідальність за порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту (порівняльно-правове дослідження): автореферат дис. на здобуття наук. ступ. канд.юрид.наук за спец.12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право. – К.: КНУВС, 2009, с.8.
26. Бабанін С.В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил: автореферат дис. на здобуття наук. ступ. канд.юрид.наук за спец.12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право. – Дніпропетровськ: Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, 2008, с.9.
27. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. – 3-е изд., перераб. и доп. Отв. ред. А.И.Рарог. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2006, с.458-470; Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. / Отв. Ред. В.И.Радченко; Науч. Ред. П.С.Михлин. – М.:Спарк, 200, с.634-647 (автори цього коментаря, говорячи про об'єкт, вказують, що злочини посягають на безпеку руху та експлуатацію транспорту, а також здатні спричинити фізичну, матеріальну та іншу шкоду).
28. Кичигина Е.В. Ответственность за нарушения безопасности движения городского транспорта. – М.: Юрид.лит, 1966, с.27.
29. Там само.
30. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления (квалификация и наказание). – М.: Юрид.лит, 1970, с.20.
31. Куринов Б.А. Квалификация транспортных преступлений (ст.85,86 УК РСФСР). – М.: Изд-во МГУ, 1965, с.36.
32. Кузьмина А.С. Об объекте автотранспортных преступлений // Проблемы борьбы с преступностью: Труды Омской высшей школы милиции. – Омск: Омская высшая школа милиции МВД СССР, 1976, с.60-66.
33. Там само, с.62-63.
34. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 року N 232/94-ВР (з послідовними змінами) // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – N 51. – Ст.446.
35. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – N 40. – Ст. 183 (з послідовними змінами)
36. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001р. // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 22. – Ст. 195 (з послідовними змінами).
37. Про трубопровідний транспорт: Закон України від 15.05.1996, № 192/96-ВР // режим доступу: сайт "Законодавство України". (з послідовними змінами)
38. Квашис В.Е. Ответственность за правонарушения на транспорте. – М.: «Знание», 1974, с.35.
39. Курс советского уголовного права. Т.6. – М.: Наука, 1971, с.407-408.