

## КЛАСИФІКАЦІЯ ТА ХАРАКТЕРИСТИКА ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

### CLASSIFICATION AND CHARACTERISTICS OF TRAFFIC SAFETY VIOLATIONS OR OPERATION OF WATER TRANSPORT

Логінов О.В., к.т.н.,  
доцент кафедри судноводіння і морської безпеки  
Одеський національний морський університет

Стаття присвячена проблематиці диференціації та надання характеристики порушень правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту. Визначено, що актуальність цієї теми обумовлена такими обставинами: інтенсифікація розвитку водного транспорту; зростання потужності його руху, що має важливе значення для розвитку суспільства; високий рівень порушень правил процесу експлуатації транспортних засобів, випадки неякісного ремонту та обслуговування його технічних систем тощо.

Як засновників кримінально-правової основи захисту суспільних відносин у сфері безпеки руху та експлуатації водного транспорту визначено А. М. Прутулу, В. М. Пруса, Н. А. Федчуна та ін. Наголошено, що сучасний стан розвитку водотранспортної галузі об'єктивно обумовлює необхідність з позицій чинного нормативно-правового регулювання поглянути на проблематику класифікації та характеристики порушень правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту.

Відповідно метою статті визначено розроблення сучасних підходів до класифікації та характеристики порушень правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту.

У статті охарактеризовано основні підходи до класифікації кримінальних правопорушень правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту, які в різний час пропонувалися Д. А. Івановим, В. М. Прусом, Н. О. Федчуном, а також систематизовано положення сучасної кримінально-правової характеристики досліджуваних кримінальних правопорушень, що пропонувалися В. І. Антиповим, В. І. Касинюком та ін.

Підкреслено, що першорядне як теоретичне, так і практичне значення, має диференціація, розроблена у положенні «Про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами», закріпленому наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 516: дуже серйозні аварії; серйозні аварії; морські інциденти.

Наголошено на тій обставині, що у кримінальних провадженнях про порушення правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту потребує нагального вирішення проблема «необережного співпричинення», коли злочинна поведінка однієї особи тягне за собою злочинну поведінку іншої і знаходиться в причинному зв'язку зі злочинним результатом.

Констатовано, що дана проблема повинна вирішуватися на законодавчому рівні шляхом доповнення положень розділу V «Вина та її форми» Загальної частини Кримінального кодексу України.

**Ключові слова:** кримінальні правопорушення правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту, класифікація кримінальних правопорушень, кримінально-правова характеристика, розслідування кримінальних правопорушень, методика розслідування кримінальних правопорушень, безпека руху або експлуатації водного транспорту.

The article is devoted to the problem of differentiation and characteristics of traffic safety violations or operation of water transport. The relevance of which is due to the following circumstances: intensification of water transport development; the growth of the power of its movement, which is important for the development of society; a high level of violations of the rules of the process of operating vehicles, cases of low-quality repair and maintenance of its technical systems, etc.

A. M. Prytulu, V. M. Prus, N. A. Fedchun, and others were identified as the founders of the criminal-legal basis for the protection of public relations in the sphere of traffic safety and operation of water transport. It is emphasized that the current state of development of the water transport industry objectively determines the need to look at the problems of classification and characteristics of traffic safety violations or operation of water transport from the standpoint of the current legal regulation.

Accordingly, the purpose of the article is to develop modern approaches to the classification and characterization of traffic safety violations or the operation of water transport.

The article characterizes the main approaches to the classification of criminal offenses of traffic safety violations or the operation of water transport, which were proposed at different times by D. A. Ivanov, V. M. Prus, N. O. Fedchun, and also systematizes the provisions of the modern criminal-legal characteristics of the investigated criminal offenses proposed by V. I. Antipov, V. I. Kasyniuk and others.

It is emphasized that the primary importance of both theoretical and practical importance is the differentiation developed in the provision "On the classification, procedure of investigation and accounting of emergency marine events with ships", fixed by the order of the Ministry of Transport and Communications of Ukraine dated 05/29/2006 No. 516: very serious accidents; serious accidents; marine incidents.

It is emphasized that in criminal proceedings on traffic safety violations or the operation of water transport, the problem of "negligent co-causation" requires an urgent solution, when the criminal behavior of one person entails the criminal behavior of another and is causally connected with the criminal result.

It was established that this problem should be solved at the legislative level by supplementing the provisions of Chapter V "Guilt and its forms" of the General part of the Criminal Code of Ukraine.

**Key words:** criminal violations of traffic safety rules or operation of water transport, classification of criminal offenses, criminal-legal characteristics, investigation of criminal offenses, method of investigation of criminal offenses, safety of movement or operation of water transport.

**Постановка проблеми.** В умовах інтенсивного розвитку водного транспорту у світі зростає потужність його руху, що має важливе значення для розвитку суспільства. Порушення різних правил в процесі експлуатації транспортних засобів, неякісний ремонт та обслуговування їх технічних систем може викликати аварії та катастрофи, в яких гинуть люди, матеріальні цінності. Серед різних заходів, спрямованих на зменшення небезпечних наслідків, які можуть настати в процесі руху транспортних засобів, важливе значення мають правові.

**Стан дослідження.** Кримінально-правові основи захисту суспільних відносин у сфері безпеки руху та експлуатації водного транспорту закладалися в роботах А. М. Прутули, В. М. Пруса, Н. А. Федчуна та ін. [1–3]. Водночас, сучасний стан розвитку водотранспортної галузі об'єктивно обумовлює необхідність з позицій чинного нормативно-правового регулювання поглянути на проблематику класифікації та характеристики порушень правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту.

**Мета статті** – запропонувати сучасні підходи до класифікації та характеристики порушень правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** В. М. Прус основні складні суспільно-небезпечних діянь проти безпеки міжнародного судноплавства класифікував на п'ять категорій правопорушень: а) в галузі запобігання зіткненню суден; б) забезпечення безпеки людей (екіпажів, пасажирів); в) піратство; г) тероризм; д) інші правопорушення [2, с. 51]. Слід зазначити, що в інтересах справжнього дослідження підлягають врахуванню перші дві із виділених категорій правопорушень, позначених літерами «а» і «б».

Значно більш інформативно уявляється класифікація цього ж автора, застосована щодо нормативних актів, які діють на об'єктах водного транспорту та регламентують: 1) допуск до виконання професійних обов'язків на транспорті; 2) судноводіння; 3) технічну експлуатацію суден та їх механізмів; 4) ремонт суден та інших плавзасобів, засобів сигналізації та зв'язку [2, с. 56–57]. Враховуючи бланкетний характер досліджуваного складу, класифікація кримінальних правопорушень, що виникають у зв'язку з недодержанням вимог нормативно-правових актів у зазначених сферах, уявляється більш інформативною у порівнянні з вищевказаною диференціацією.

Д. А. Іванов, удосконалив останню класифікацію та інформаційно-правові норми у галузі безпеки мореплавства розподілив згідно з цілями і порядком їх застосування: а) для забезпечення безпеки з об'єктивної точки зору (правила будівництва суден, мінімальні вимоги щодо їх конструкції і оснащення); б) для забезпечення безпеки мореплавства із суб'єктивної точки зору (зокрема правила і порядок комплектування екіпажів і перевірки їх професійної підготовки); в) судноводіння; г) норми, спрямовані на збереження морського середовища; д) пов'язані з аварійно-рятувальною готовністю, пошуком і рятуванням [4].

Натомість, необхідно наголосити на тій обставині, що першорядне як теоретичне, так і практичне значення, має класифікація, розроблена у положенні «Про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами», закріпленому наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 516 [5]. Цей документ визначає такі основні аспекти розглядуваного питання:

по-перше, аварійну морську подію (далі – АМП) визначає як подію, що виникла в результаті експлуатації судна чи у зв'язку з нею, яка спричинила, або могла спричинити людські жертви, або заподіяти шкоду здоров'ю людей, загибель судна, або втрату його морехідного стану, а також забруднення навколишнього природного середовища;

по-друге, характеризує такі центральні для кваліфікації та класифікації терміни як:

а) серйозне пошкодження судна – пошкодження судна, отримане внаслідок АМП, яке призвело до втрати міцності його конструкції (корпусу судна), виходу з ладу основних механізмів та обладнання та/або значного погіршення морехідних якостей судна, необхідності значного ремонту або заміни пошкоджених елементів конструкції;

б) серйозне тілесне ушкодження – тілесне ушкодження, заподіяне будь-якій особі під час АМП, унаслідок чого ця особа втратила працездатність більше як на 72 години протягом семи діб з дня одержання такого ушкодження;

в) сильне забруднення навколишнього природного середовища – розлив нафти або нафтопродуктів у кількості, що перевищує 1,0 куб. м; покриття плівкою (нафтовою, масляною та іншого походження) більше 1/3 від поверхні водного об'єкта при його видимій площі до 6 кв. км або більше 2 кв. км поверхні водного об'єкта при його видимій площі більше 6 кв. км унаслідок пошкодження судна під час його експлуатації або у зв'язку з нею;

по-третє, безпосередня класифікація АМП здійснюється за підставою її наслідків із розподілом подій на чотири категорії:

п. 2.1.1 – «дуже серйозні аварії» – це події, що спричинили:

– загибель судна або таке його конструктивне руйнування, після якого проведення відновлювального ремонту недоцільне (катастрофа);

– залишення судна в морі екіпажем і пасажирами;

– людські жертви, загибель або зникнення людини із судна;

– зникнення судна безвісти, тобто відсутність будь-яких відомостей про судно протягом трьох місяців, а якщо одержання відомостей могло бути затримано внаслідок воєнних дій, то протягом шести місяців;

– сильне забруднення навколишнього природного середовища самим судном або в результаті пошкодження судном підводних трубопроводів, берегових споруд тощо;

п. 2.1.2 «серйозні аварії» – це події, що не кваліфікуються як дуже серйозні аварії, але які спричинили серйозні тілесні ушкодження людині, а також пожежу, вибух, посадку на міліну, торкання, льодове або штормове ушкодження, утворення тріщин у корпусі судна тощо, які викликали:

– конструктивне пошкодження, що призвело до втрати судном морехідного стану;

– зсув вантажу або зміну його фізико-хімічних властивостей, що призвело до втрати судном морехідного стану;

– поломку, внаслідок якої виникла необхідність у буксируванні судна або наданні йому технічної допомоги, у тому числі з берега;

– пошкодження знарядь лову, що з'єднані із судном флоту рибного господарства;

– забруднення навколишнього природного середовища самим судном або в результаті пошкодження судном підводних трубопроводів, берегових споруд тощо;

п. 2.1.3 «морські інциденти» – це події, через які судно або особа піддаються небезпеці або внаслідок яких може бути завдане серйозне пошкодження судну, його конструкції або заподіяна шкода навколишньому природному середовищу, а також:

– пошкодження засобів навігаційного обладнання, яке призвело до виведення їх з експлуатації;

– пошкодження судових пристроїв та корпусу судна, яке не призвело до втрати морехідного стану;

– пошкодження буксирної лінії без втрати об'єкта, що буксирується;

– торкання ґрунту без пошкодження судна;

п. 2.1.4 «інцидент» – це події, що виникли в результаті експлуатації судна чи у зв'язку з нею, які спричинили або могли спричинити незначні експлуатаційні пошкодження судну, його конструкції, обладнанню, шкоду береговим та підводним об'єктам або плавучим об'єктам, що не є суднами, а також:

– пошкодження судном засобів навігаційного обладнання, яке не призвело до виведення їх з експлуатації;

– пошкодження судном підводних інженерних споруд, що не призвело до забруднення навколишнього природного середовища;

– пошкодження судном берегових споруд (причалів, хвилерізів, молів тощо), що не призвело до забруднення навколишнього природного середовища.

Експлуатація транспортної системи повинна забезпечувати безпеку життя і здоров'я громадян, збереження вантажів, що перевозяться, охорону навколишнього середовища. Кримінальна відповідальність за порушення вимог щодо безпеки руху або експлуатації водного транспорту законодавчо визначена у ст. 276 КК України [6].

Як слушно зазначив В. І. Касинюк, безпосередні об'єкти окремих транспортних злочинів лежать у площині родового об'єкта, хоча і мають свої особливості. Вони залежать, насамперед, від видів транспорту, на яких можуть бути скоєні ці злочини, а також від характеру об'єктивної сторони і кваліфікуючих обставин. Водночас,

предметом цих злочинів є транспортні засоби, шляхи сполучення, споруди на них, транспортні комунікації, вокзали, засоби зв'язку, сигналізації, автоматизації, які забезпечують безпеку руху транспортних засобів [7, с. 334].

Коментарі до кримінального кодексу об'єктом розглядуваного кримінального правопорушення визнають безпеку руху та експлуатації залізничного, водного і повітряного транспорту, додатковими об'єктами – здоров'я, життя громадян, а також власність [8, с. 579].

Це абсолютно слушне положення, з нашої точки зору, треба конкретизувати шляхом підкреслення тієї обставини, що безпосередній об'єкт аналізованого кримінального правопорушення включає як сферу руху транспорту, так і сферу його експлуатації. Якщо порушення правил безпеки руху відбувається лише під час руху, то порушення правил експлуатації відбувається як у ході судна, так і під час його стоянки у порту, на рейді, на ремонті.

Розглядуване кримінальне правопорушення є предметним, а його предмет у сенсі даного дослідження – водний, тобто морський і річковий, транспорт.

В. М. Прус у рамках об'єктивної сторони воднотранспортного правопорушення окреслив такі її обов'язкові елементи як: по-перше, діяння, що полягають в порушенні правил безпеки руху водного транспорту, а також у недоброякісному ремонті суден, сигналізації і зв'язку; по-друге, суспільно небезпечні наслідки у вигляді нещасних випадків з людьми, трощення, аварії чи інші тяжкі наслідки або загрози їх настання; по-третє, причинний зв'язок між допущеними порушеннями і вказаними у законі наслідками [2, с. 67].

При цьому Н. О. Федчун усю систему факторів, що впливають на стан захищеності мореплавства, зводить до двох основних компонентів: суб'єктивного (поведінка особи, яка порушує правила безпеки мореплавства та особливості її особистості) і об'єктивного (технічний стан судна або об'єкта морської транспортної інфраструктури та ситуація на морі), зазначаючи при цьому, що найчастіше причини порушень правил безпеки мореплавства полягають у невідповідності особистості (або її поведінки) вимогам ситуації (або технічному стану плавзасобу) [3, с. 13].

Таким чином, слід констатувати, що об'єктивна сторона розглядуваних кримінальних правопорушень характеризується трьома ознаками: 1) діянням (дія або бездіяльність); 2) настанням або можливістю настання суспільно небезпечних наслідків; 3) причинним зв'язком між діянням і наслідками. Безпосередньо діяння при цьому проявляються в таких формах:

а) порушення правил безпеки руху – невиконання або неналежне виконання встановлених правил водіння, керування (порушення правил причаловання і швартування суден; перевищення швидкості під час підходу до порту; відсутність постійного спостереження за станом водного шляху; неправильне розходження із зустрічними суднами; порушення правил плавання в умовах обмеженої видимості, у вузьких місцях, на міліні; порушення правил користування морськими картами, невикористання радіолокаційної інформації; рух судна без лоцмана у випадках, коли судно повинно рухатися під лоцманським проведенням, тощо);

б) порушення правил експлуатації – недотримання вимог, передбачених стандартами і нормами щодо обслуговування таких засобів для забезпечення безпеки їх руху (недотримання габаритів, порядку укладання вантажів і їхнього закріплення; нівелювання вимогами і рекомендаціями до технічного стану засобів транспорту, окремих його механізмів споруд і обладнання; випуск в рейс несправного судна; нежиття заходів протипожежної безпеки; неприйняття заходів щодо забезпечення безпеки пасажирів при посадці та висадженні; перевезення пасажирів у не призначених для цього типах суден, допуск до керування ними осіб, які не мають на це права, тощо);

в) недоброякісний ремонт водного транспорту – недотримання вимог, передбачених стандартами і нормами щодо ремонту транспортних засобів, засобів сигналізації та зв'язку для їх подальшого використання і забезпечення безпеки руху (неусунення небезпечних для руху або експлуатації транспорту дефектів, установка на судах, засобах сигналізації і зв'язку, іншому транспортному устаткуванні нових неякісних вузлів, приладів, механізмів) [зокрема, див.: 7, с. 338–339; 8, с. 579].

Розглядуване кримінальне правопорушення переважно вчинюється у формах бездіяльності, коли не виконуються ті чи інші вимоги правил, що забезпечують безпечне функціонування об'єктів водного транспорту (більше 70 % випадків), та шляхом дії (близько 30 % відповідно).

В. І. Касинюк, підкреслюючи, що диспозиція розглядуваної статті є бланковою, наголошує, що для притягнення працівника транспорту до кримінальної відповідальності потрібно встановити факт порушення відповідних правил, чи неналежне виконання своїх обов'язків при ремонті та обслуговуванні засобів транспорту. З огляду на можливі особливо тяжкі наслідки діяльність працівників транспорту суворо регламентована. При мотивуванні звинувачення повинне бути посилення на конкретні статті, параграфи, пункти чинних на водному транспорті правил, інструкцій наказів, які були порушені. Слід мати на увазі, що діяльність з ремонту засобів транспорту також регламентована відповідними технічними нормами. Тому недоброякісним слід визнавати ремонт, за якого не усуваються небезпечні для руху та експлуатації дефекти засобів транспорту, використання для ремонту неякісних частин, механізмів, обладнання чи приладів [9, с. 763–764].

Порушення інших правил технічної експлуатації, які не впливають на безпеку його функціонування (наприклад, недотримання санітарних норм) не є транспортним кримінальним правопорушенням. Водночас, для притягнення до відповідальності за ст. 276 КК є необов'язковим одночасне порушення і правил безпеки руху, і правил безпечної експлуатації транспортного засобу, достатньо констатації порушення одного з них.

Специфічним наслідком досліджуваного кримінального правопорушення є створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків, під якою слід розуміти обумовлену порушенням правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту і таку, що виникла в наслідок цього порушення, реальну загрозу катастрофи, аварії тощо, що зазвичай призводить до загибелі працівників транспорту або інших осіб, спричинення їм тілесних ушкоджень, заподіяння великої матеріальної шкоди. Ця небезпека виникає внаслідок порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту, недоброякісного ремонту засобів транспорту. У технічній системі транспорту відбуваються певні зміни і створюється реальна можливість настання тяжких наслідків, тобто високий ступень імовірності їх настання. Відповідні зміни в технічній системі транспорту порушують нормальне її функціонування, чим заподіюється шкода об'єкту злочину. Така небезпека (загроза) виступає і як ознака злочинного діяння, і як своєрідний нерозривний з ним наслідок. Обов'язковим у таких ситуаціях є встановлення причинного зв'язку між діянням працівника транспорту і змінами, що відбулися в технічній системі транспорту [див.: 8, с. 581].

Заподіяння легких тілесних ушкоджень одному або кільком потерпілим входить в об'єктивну сторону кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 276 КК. Спричинення будь-якого ступеня тяжкості тілесних ушкоджень охоплюється ст. 276 КК і додатковою кваліфікацією не потребує. Частина 3 ст. 276 КК встановлює відповідальність за діяння, якщо вони спричинили загибель людей. Для цього досить настання смерті хоча б однієї людини [8, с. 581].

В свою чергу, 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 суден, що обумовило їх знищення або істотне пошкодження їх основних частин, наприклад, потоплення судна або затоплення його частин, викидання судна на берег або на мілину, що спричинило руйнування його ходових частин. Це може бути і тривале порушення роботи транспорту, велика екологічна шкода тощо [8, с. 581].

Третьою обов'язковою ознакою об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення є причинний зв'язок між діями і наслідками, які настали. За справами цієї категорії причинний зв'язок має свої особливості, та для його встановлення призначаються експертизи. Це пов'язано з тими обставинами, що водний транспорт досить часто експлуатується в складних погодних умовах, його технічний стан не завжди є в ідеальному стані, а сприяті настанню тяжких наслідків також можуть неправомірні дії інших учасників руху. Це не виключає відповідальності цих осіб, якщо встановлені всі інші ознаки певного складу кримінального правопорушення.

В. І. Антипов у коментарі до ст. 276 КК України підкреслює, що при встановленні причинного зв'язку необхідно враховувати чинники, що опосередковують його розвиток. Ними, частіше за все, є різноманітні виробничі процеси, сили природи, приховані дефекти транспортних засобів, неправомірні дії інших учасників руху тощо. Так, достатньо часто зустрічаються аварії у вигляді зіткнення морських і річкових суден в наслідок протизаконних дій капітанів обох суден [8, с. 581].

Невірне встановлення причинного зв'язку є однією з найпоширеніших помилок у розслідуванні кримінальних проваджень розглядуваної категорії. Його встановлення під час притягнення до відповідальності за порушення правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту, як то вказано вище, іноді ускладнюється тим, що суспільно небезпечні наслідки виникають у деяких випадках через низку факторів, що діють одночасно: дії інших осіб, сил природи, причини технічного порядку, приховані дефекти судна, неправомірні дії інших судноводів тощо.

Необхідно погодитися з точкою зору тих вчених у галузі кримінального права, які заклали основи дослідження кримінальних правопорушень у сфері відносин «людина – машина» та наголошували на тій обставині, що у випадку, якщо об'єктивно випадкові зв'язки не виходять за межі управління та контролю, вони не виходять і за межі того, що може бути значимим для права. Водночас, залишається незначна частина випадкових явищ, які не можуть бути передбачуваними людиною при прояві нею розумної обережності та професійної компетентності. До таких явищ у сфері безпеки мореплавання, зокрема, належить дія «непередбачених сил морської стихії», тобто «*force majeure*» – стихійні явища землетрусу, цунамі, ураганів, тайфунів. Об'єктивно людство поки ще не навчилося з абсолютною ймовірністю передбачати ці явища і, тим більше, долати їх. Тому одним із найважливіших завдань розслідування розглядуваного виду кримінального правопорушення є відмежування «непередбачених сил морської стихії» від винної поведінки людини.

Поряд із цим, окрім випадків «*force majeure*», досі актуальною і такою, що не зважаючи на тривалий час наукових дискусій залишається не вирішеною, є проблема так званого необережного співпричинення, коли злочинна поведінка однієї особи тягне за собою злочинну поведінку іншої і знаходиться в причинному зв'язку зі злочинним результатом. У практиці судноплавства досить часто трапляються аварійні випадки у вигляді зіткнення суден унаслідок протизаконних дій обох судноводів. При цьому причинний зв'язок між порушенням правил судноводіння одним судноводом і наслідками, що настали, помітно

ускладнюється іншим ланцюгом причинності – неправомірною поведінкою судноводія іншого судна. Однак правову оцінку при кваліфікації вчиненого, як правило, отримують тільки дії тих осіб, недотримання правил якими найбільш наближено до наслідків, що настали. Така теорія безпосередньої (найближчої) причини є дуже розповсюдженою серед практичних працівників. За такої позиції, з одного боку, виявляються безкарними особи, нехтування правилами обережності яких значною мірою стало початковою підставою заподіяння шкоди, з іншого боку, необгрунтовано визначається покарання за всіх однієї особи.

У цьому зв'язку слід підтримати позицію С. Р. Багірова, яким наведені додаткові аргументи на користь концепції «ступеня заподіяння» А. Н. Трайніна, сутність якої полягає у тому, що у випадках, коли наслідок виникає в об'єктивному світі через дію не однієї, а кількох причин, не можна стверджувати, що наслідок є проявом лише однієї з причин. У разі спільного заподіяння шкоди необережною поведінкою кількох осіб, С. Р. Багіров пропонує враховувати ступінь їх участі у механізмі утворення інтегративної причини настання злочинного результату, що обумовлює доцільність диференціації відповідальності суб'єктів спільного необережного заподіяння шкоди [10, с. 4].

Поряд із зазначеними проблемними аспектами аналізу досліджуваного складу кримінального правопорушення, суб'єктивна сторона порушень правил безпеки руху та експлуатації транспорту досліджена достатньо повно та характеризується психічним ставленням особи до діяння та його наслідків. Так В. І. Касинюк зазначає, що досліджувані порушення можуть вчинятися з прямим умислом або через злочинну недбалість. Щодо наслідків кримінального правопорушення форма вини може бути тільки необережною (злочинна самовпевненість або злочинна недбалість) [7, с. 339].

Натомість ми повинні приєднатися до точки зору В. І. Антипова, який підкреслював, що суб'єктивна сторона кримінального правопорушення щодо можливих наслідків, зазначених у ч. 1 ст. 276 КК, характеризується необережною формою вини або непрямим умислом. Сама дія чи бездіяльність може вчинюватись як необережно, так і умисно. Суб'єктивна сторона злочину щодо наслідків, передбачених у ч. ч. 2 і 3 ст. 276, характеризується необережною формою вини [8, с. 581].

Іншою, хоча і не обов'язковою (факультативною), ознакою суб'єктивної сторони складу розглядуваного кримінального правопорушення є мотив. Його встановлення має важливе практичне значення, у тому числі чи в першу чергу, при визначенні покарання. Хоча окремі фахівці заперечують щодо необхідності встановлення мотиву по необережним кримінальним правопорушенням, однак ст. 91 КПК, визначаючи обставини, які підлягають доказуванню у кримінальному провадженні, у п. 2 поряд з винуватістю обвинуваченого у вчиненні кримінального правопорушення і формою вини також вимагає обов'язкове встановлення мотиву і мети вчинення кримінального правопорушення [11]. Дійсно, з моральної точки зору навряд чи було б справедливим винести однакове покарання за однакові наслідки кримінальних правопорушень, вчинених, наприклад, в одному випадку з корисливих мотивів, в іншому – через бажання допомогти і врятувати судно.

Суб'єкт кримінального правопорушення спеціальний, ним може бути тільки працівник водного транспорту, трудова діяльність якого пов'язана з рухом, експлуатацією транспортних засобів або їх ремонтом. У судовій практиці інколи виникає питання, як кваліфікувати дії робітника, слюсаря, який виконував ремонт механізмів, обладнання, засобів сигналізації або зв'язку на заводі, в майстерні, які не підпорядковані водному транспорту. Деякі криміналісти вважають, що в цих випадках відсутні ознаки розглядуваного кримінального правопорушення. Необхідно підтримати точку зору авторів, які вважають, що при

ремонті засобів транспорту за ст. 276 КК України повинні відповідати робітники незалежно від того, чи є вони працівниками транспорту, чи ні. [9, с. 764–765].

Таким чином, суб'єктом кримінального правопорушення згідно предмету даного дослідження може бути особа, яка досягла 16-річного віку, працює на об'єктах (підприємствах) водного транспорту та наділена сукупністю двох ознак: а) перебування на службі чи роботі на водному транспорті; б) пов'язаність його діяльності з виконанням обов'язків по безпеці руху, експлуатації чи ремонту суден, засобів сигналізації чи зв'язку. Такі особи здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, на вокзалах, в портах, на ремонтних заводах, підприємствах зв'язку, в проектно-конструкторських організаціях та інших підприємствах, установах та організаціях незалежно від форм власності, забезпечують роботу водного транспорту [зокрема, див.: 8, с. 582].

На дуже суттєву особливість кваліфікації розглядуваного кримінального правопорушення вказує В. І. Антипов, зазначаючи, що службовими особами, вказаними у ст. 276 КК, діяння можуть бути вчинені як безпосередньо, так і опосередковано. Зокрема, утворюють склад

кримінального правопорушення дії службової особи, яка дозволяє або примушує працівника, що не відповідає зазначеним вимогам, керувати транспортним засобом, забезпечувати його експлуатацію, виконувати його ремонт тощо, і це призвело до наслідків, вказаних у ч. ч. 1, 2 чи 3 ст. 276 КК [8, с. 581].

**Висновки.** Першорядне як теоретичне, так і практичне значення, має диференціація, розроблена у положенні «Про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами», закріпленому наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 516: дуже серйозні аварії; серйозні аварії; морські інциденти.

У кримінальних провадженнях про порушення правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту потребує нагального вирішення проблема «необережного співпричинення», коли злочинна поведінка однієї особи тягне за собою злочинну поведінку іншої і знаходиться в причинному зв'язку зі злочинним результатом. Дана проблема повинна вирішуватися на законодавчому рівні шляхом доповнення положень розділу V «Вина та її форми» Загальної частини Кримінального кодексу України.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Притула А. М. Кримінально-правова охорона виключної (морської) економічної зони України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Одеса, 2010. 19 с.
2. Прус В. М. Забезпечення безпеки міжнародного судноплавства кримінально-правовими методами. Монографія. Одеса: ЛАТСТАР, 2000. 204 с.
3. Федчун Н. О. Кримінологічна безпека мореплавства та кримінально-правові засоби її забезпечення: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Одеса, 2014. 20 с.
4. Іванов Д. А. Інформаційно-правові основи забезпечення безпеки мореплавства: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Одеса, 2008. 19 с.
5. Про затвердження Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 516. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0959-06#Text>
6. Кримінальний кодекс України: закон України від 5 квітня 2001 року № 25-26: станом на 20.08.2024 р.. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>
7. Кримінальне право України: Особлива частина : підручник / Ю. В. Баулін, В. І. Борисов, В. І. Тютюгін та ін. ; за ред. В. В. Сташиса, В. Я. Тація. 4-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2010. 608 с.
8. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України. 4-те видання, переробл. та допов. / Відповід. Редактор С. С. Яценко. Київ: А. С. К., 2005. 848 с.
9. Кримінальний кодекс України: Науково-практичний коментар / Ю. В. Баулін, В. І. Борисов, С. Б. Гавриш та ін.; За заг. ред. В. В. Стариша, В. Я. Тація. Київ: Концерн «Видавничий дім «Ін Юре», 2003.
10. Багіров С. Р. Причинний зв'язок у злочинах, що вчиняються через необережність: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Київ, 2005. 20 с.
11. Кримінальний процесуальний кодекс України: Закон України від 13.04.2012 № 2213-VIII / Верховна Рада України. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua>