

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ВНУТРІШНІХ СПРАВ

КАФЕДРА КРИМІНАЛЬНОГО ПРАВА ТА КРИМІНОЛОГІЇ

КВАЛІФІКАЦІЯ ПОРУШЕННЯ  
ЧИННИХ НА ТРАНСПОРТІ ПРАВИЛ

Методичні рекомендації

Дніпро  
Видавець Біла К. О.  
2019

УДК 343.346  
ББК 67.9 (4УКР). 308  
Б 72

*Рекомендовано науково-методичною  
радою Дніпропетровського державного  
університету внутрішніх справ  
(протокол № 2 від 24.10.2019)*

**Автор: Бабанін С. В.** – канд. юрид. наук, доцент, доцент кафедри кримінального права та кримінології факультету підготовки фахівців для органів досудового розслідування Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ.

#### **Рецензенти:**

**Школа С. М.** – завідувач кафедри публічного права Інституту соціальних і гуманітарних наук Національного технічного університету «Дніпровська політехніка», канд. юрид. наук, доцент;

**Лисенко В. О.** – суддя Амур-Нижньодніпровського районного суду м. Дніпропетровська, канд. юрид. наук.

#### **Бабанін С. В.**

Б 72 Кваліфікація порушення чинних на транспорті правил: методичні рекомендації / С. В. Бабанін. – Дніпро : Видавець Біла К. О., 2019. – 48 с.

У методичних рекомендаціях розглянуто особливості кваліфікації порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК), відмежування складу цього злочину від суміжних складів злочинів.

Рекомендації розроблено на основі аналізу вітчизняного законодавства, наукової і публіцистичної літератури з урахуванням власних думок та практичних пропозицій автора.

Видання розраховано на науковців, викладачів, аспірантів (ад'юнктів), студентів (курсантів) ЗВО, в яких готують правників, співробітників правоохоронних органів, прокуратури та суду, а також на усіх, хто цікавиться розвитком наук кримінально-правового циклу.

© Бабанін С. В., 2019

**Зміст**

Вступ.....	4
1. Об'єкт порушення чинних на транспорті правил .....	5
2. Об'єктивна сторона порушення чинних на транспорті правил .....	12
3. Суб'єкт порушення чинних на транспорті правил .....	25
4. Суб'єктивна сторона порушення чинних на транспорті правил .....	34
Додатки.....	41

## Вступ

У транспортній системі держави вчиняються злочинні порушення правил безпеки, що спричиняють тяжкі наслідки, які незалежно від виду транспорту (залізничного, водного, автомобільного тощо), кваліфікуються за однією кримінально-правовою нормою – ст. 291 КК України «Порушення чинних на транспорті правил». В останні роки спостерігається тенденція до незначного зниження кількості вчинюваних злочинів, передбачених цією нормою. Так, у 2013 р. в Україні зареєстровано 89 таких злочинів (повідомлення про підозру вручене 21 особі, до суду з обвинувальним актом направлено 18 проваджень), 2014 р. – відповідно 60 (20, 15), 2015 р. – 85 (15, 9), 2016 р. – 54 (10, 8), 2017 р. – 49 (8, 7), 2018 р. – 49 (9, 7). Проте цей факт не знижує суспільної небезпечності цих діянь, особливо на тлі постійного удосконалення існуючих та появи нових видів транспортних засобів.

Чимало суперечливих моментів постає при вирішенні питань кваліфікації порушень правил на транспорті залежно від виду транспорту та приналежності особи до працівників транспорту або до приватних осіб; неоднозначно вирішується питання, про які саме чинні на транспорті правила йдеться у ст. 291 КК; поява нових транспортних засобів (наприклад, скутерів, гідромотоциклів, веломобілів, електросамокатів та ін.) викликає потребу обґрунтування кваліфікації порушень правил безпеки їх руху.

Окремі зміни, які вносяться до нормативно-правових актів, що забезпечують безпеку дорожнього руху, викликають питання щодо їх доцільності та узгодженості між собою та іншим законодавством України. Зокрема, це стосується змін, внесених постановами Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2011 р. № 1029 та від 11 лютого 2013 р. № 111 до поняття «механічний транспортний засіб», яке міститься у Правилах дорожнього руху.

Оскільки диспозиції норм КК України, що встановлюють відповідальність за порушення правил на транспорті, є бланкетними, то зміни цих правил впливають на кваліфікацію злочинів, передбачених вказаними нормами КК України.

Так, примітка до ст. 286 КК зазначає, що під транспортними засобами в цій статті та статтях 287, 289 і 290 слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби.

Стаття 291 КК встановлює відповідальність за порушення чинних на транспорті правил, у тому числі і у випадках порушення Правил дорожнього руху, які не охоплюються ст. 286 КК, а отже внесення змін до поняття «механічний транспортний засіб» впливає на визначення предмета суспільних відносин, що є об'єктом злочину, передбаченого ст. 291 КК, та на його кваліфікацію.

Наведені питання потребують теоретичного узагальнення з метою уникнення помилок при практиці застосування цієї норми.

## 1. Об'єкт порушення чинних на транспорті правил

Правильне визначення безпосереднього об'єкта злочину має суттєве значення при його кваліфікації. При цьому необхідно враховувати, що злочинні посягання фактично завжди спричиняють шкоду не одній, а одразу кільком групам суспільних відносин, а їх суспільна небезпечність не вичерпується лише погрозою родовому об'єкту, оскільки в соціальній життєдіяльності одна група відносин завжди взаємодіє з цілим рядом інших. Саме тому при встановленні безпосереднього об'єкта злочину потрібно визначати, яким суспільним відносинам у першу чергу завдається шкода від злочинного посягання.

Диспозиція ст. 291 КК України встановлює відповідальність за порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух, а також правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів. Виходячи з буквального тлумачення диспозиції розглядуваної норми, безпека руху транспорту виступає основним безпосереднім об'єктом першої форми діяння, передбаченого цією нормою, тобто порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух.

Під «безпекою руху транспорту» слід розуміти таку діяльність учасників руху під час руху транспортних засобів чи підготовки транспортного засобу до нього або іншу участь у русі транспорту, яка унеможливує спричинення шкоди життю чи здоров'ю людини або майнової шкоди в результаті належного виконання чинних на транспорті правил.

Що стосується основного безпосереднього об'єкта другої форми діяння, передбаченого ст. 291 КК України, тобто порушення правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів, то слід визначити, на які суспільні відносини у першу чергу здійснюється посягання при їх порушенні. Оскільки несправність транспортних засобів здатна призвести до загибелі людей або настання інших тяжких наслідків як в процесі руху, так і в процесі експлуатації транспортних засобів, то основним безпосереднім об'єктом цієї форми діяння слід визнавати, залежно від обстановки вчинення злочину (рух або експлуатація транспортного засобу), відповідно або безпеку руху, або безпеку експлуатації транспорту.

Оскільки основним функціональним призначенням транспортних засобів є перевезення пасажирів та (або) вантажу, то під «безпекою експлуатації транспорту» слід розуміти таке використання або забезпечення можливості використання іншими особами за призначенням додаткових функцій транспортних засобів (крім перевезення), яке унеможливує спричинення шкоди життю чи здоров'ю людини або майнової шкоди в результаті належного виконання чинних на транспорті правил, а також правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів.

Стаття 291 КК охороняє безпеку руху або експлуатації транспорту загального користування: залізничного, морського, річкового, автомобільного, авіаційного, міського електротранспорту, у тому числі

метрополітену. Тому основним безпосереднім об'єктом цього злочину можуть виступати: 1) суспільні відносини, що забезпечують рух одного або кількох видів транспорту загального користування; 2) суспільні відносини, що забезпечують експлуатацію одного або кількох видів транспорту загального користування.

Спрямованість суспільних відносин щодо забезпечення безпеки руху або експлуатації транспорту на захист життя та здоров'я людини, власності дозволяє виділити в аналізованому складі злочину додаткові безпосередні об'єкти. Стаття 291 КК встановлює кримінальну відповідальність лише в разі спричинення загибелі людей або інших тяжких наслідків. До інших тяжких наслідків належать заподіяння тяжких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень, велика майнова шкода. Настання будь-якого з них тягне відповідальність за аналізованою нормою.

Таким чином, розглядувана норма має, окрім основних безпосередніх об'єктів – безпеки руху або експлуатації транспорту, три додаткові безпосередні об'єкти: життя особи, здоров'я особи, власність. Тобто при вчиненні злочину, передбаченого ст. 291 КК України, можливі комбінації одного основного та додаткових обов'язкових безпосередніх об'єктів.

Суспільні відносини, які охороняє ст. 291 КК, регулюються правилами на транспорті, що забезпечують рух, а також правилами, нормами і стандартами виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів. Правила, норми і стандарти у встановленому законом порядку приймають відповідні державні органи або в межах своєї компетенції підприємства, установи та організації, діяльність яких пов'язана з забезпеченням руху, виготовленням, переобладнанням, ремонтом транспортних засобів. Ці правила, норми і стандарти визначають права та обов'язки як самих органів, підприємств, установ та організацій в забезпеченні руху, виготовленні, переобладнанні, ремонті транспортних засобів, так і права та обов'язки окремих осіб, які повинні цих правил, норм і стандартів дотримуватись.

В складі суспільних відносин виділяють предмет, з приводу якого існують ці відносини.

Буквальне тлумачення диспозиції ст. 291 КК дозволяє зробити висновок про те, що законодавець виділяє у цій нормі дві форми діяння: 1) порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух; 2) порушення правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів. Перша форма діяння не містить ознак речі матеріального світу, а тому не виділяє предмет як обов'язкову ознаку цього злочину.

Не містить посилань щодо предмета злочину, передбаченого ст. 291 КК, і постанова Пленуму Верховного Суду України «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» від 23.12.2005 р. № 14.

Отже, перша форма діяння, передбаченого ст. 291 КК України, не містить ознак транспортного засобу як предмета злочину, тому при

характеристиці цього складу злочину транспортні засоби слід розглядати як предмет суспільних відносин, що охороняються цією нормою. Наш висновок підтверджує аналіз слідчої та судової практики, який дозволяє стверджувати, що відповідальність за цей злочин настає лише у випадках порушення чинних на транспорті правил за наявності процесу функціонування транспортних засобів.

Серед вивчених в процесі дослідження кримінальних справ порушення чинних на транспорті правил було пов'язане з рухом таких видів транспортних засобів: малих суден (водних мотоциклів, катерів, моторних човнів) – у 48 %, автомобілів – у 17 %, мопедів – у 14 %, велосипедів – у 10 %, гужових повозок – у 7 %, суден – у 4 % випадків.

Стаття 291 КК України встановлює відповідальність за порушення правил, чинних на транспорті, а отже, важливим є визначення видів транспорту, про які йдеться у нормі. Закон України «Про транспорт» від 10.11.94 р. у ст. 21 визначає, що 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<sup>1</sup>.

Стаття 291 КК України встановлює відповідальність за порушення правил безпеки руху лише на транспорті загального користування. Правила, що забезпечують рух на промисловому залізничному та відомчому транспорті, ті ж самі, що й на транспорті загального користування. Порушення правил на трубопровідному транспорті тягне кримінальну відповідальність за ст. 292 КК України у випадках, передбачених цією нормою.

Отже, предметом суспільних відносин першої форми діяння, передбаченого ст. 291 КК України, слід визнавати механічні та немеханічні транспортні засоби: залізничного (рухомий склад – локомотиви, тепловози, вагони всіх видів, моторейковий транспорт тощо); повітряного (літаки, гелікоптери); морського та річкового (судна: вітрильні, моторні (водні мотоцикли, катери, моторні човни), малі судна, пороми, плавучі засоби, баржі); автомобільного (вантажні та легкові автомобілі, автобуси, причіпи, напівпричіпи, трактори й інші самохідні машини, всюдиходи, аеросани, амфібії тощо), у тому числі мотоциклетного (мотоцикли, мопеди, моторолери, мотоколяски), іншого дорожнього транспорту (гужовий – вози, сани; велосипедний – велосипеди, веломобілі); міського електротранспорту (трамваї, тролейбуси, фунікулери, канатні дороги, електровізки та тягачі).

Окремо зупинимось на певних видах транспортних засобів, що виступають предметом охоронюваних ст. 291 КК України суспільних відносин.

---

<sup>1</sup> Про транспорт: Закон України від 10.11.94 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.

Так, пасажирські канатні дороги та підйомники не були зафіксовані нами серед вивчених кримінальних справ в якості останнього. Однак, за повідомленнями засобів масової інформації випадки порушень правил безпеки руху, що спричиняють суспільно небезпечні наслідки на цьому виді транспорту, стають дедалі поширеними, особливо у зарубіжних країнах. Наприклад, у квітні 1999 р. в німецькому місті Вупперталі вагон пасажирської канатної дороги зірвався з восьмиметрової висоти в річку Вуппер, через що загинули дві людини й більше 50 одержали поранення. У жовтні 2003 р. в індійському м. Даржилінг (штат Західна Бенгалія) через заклинення однієї з шестерень на канатній дорозі виникла аварія з відривом двох кабін, які впали з висоти 100 м і скотились вниз по схилу гори, внаслідок чого загинули 4 та отримали тяжкі поранення 11 пасажирів. 14.07.2006 р. сильний вітер викликав зіткнення двох кабін канатної дороги на схилі гори Бен-Невіс (Шотландія), наслідком чого стало поранення 7 пасажирів.

Випадки порушень правил безпеки руху канатних доріг фіксуються й в Україні. Наприклад, 07.01.2008 р. на горі Високий Верх поблизу туристичної бази «Захар Беркут» у Славському Львівської області через несправність двигуна зупинилась крісельна канатна дорога. Лижники, які саме піднімалися на гору, зависли над землею й кілька годин просиділи на холоді. Серед них було багато дітей. Висота „канатки” подекуди сягає 15-и метрів. Дехто в паніці намагався самотужки злізти з підйомника<sup>2</sup>. У даному випадку діяння не спричинило суспільно небезпечних наслідків (загибелі людей, тяжких та середньої тяжкості тілесних ушкоджень, великої матеріальної шкоди). Проте, у разі їх настання необхідно було б вирішувати питання про притягнення до кримінальної відповідальності винних осіб. У випадку, якщо б така зупинка канатної дороги сталася з вини її диспетчера або іншої особи, яка керувала нею, то ці дії необхідно було б кваліфікувати за ст. 291 КК як порушення чинних на пасажирській канатній дорозі правил.

В Україні поширеними є випадки ДТП за участю таких транспортних засобів як «скутери».

Так, 14.07.07 р. до чергової частини Миколаївського РВ УМВСУ надійшло повідомлення про те, що після ДТП з діагнозом струс головного мозку до лікарні доставлено гр. К., 1986 р.н., жительку с. Рудників, яка близько 18.00, керуючи скутером «Хонда», при виїзді з другорядної дороги на головну, порушила правила дорожнього руху. Вона не пропустила автобус закордонної туристичної фірми, що їхав автотрасою<sup>3</sup>. У м. Бердянську Запорізької області 20.08.07 р. в районі бази відпочинку «Південний» швидкохідний скутер наїхав на 30-річного відпочиваючого, жителя м.

---

<sup>2</sup> Шість годин у повітрі провели десятки відпочивальників на Львівщині [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://ictv.ua/ukr/news\\_ukraine.php?news\\_id=107299](http://ictv.ua/ukr/news_ukraine.php?news_id=107299). – Заголовок з екрану.

<sup>3</sup> Новини Миколаївського району [Електронний ресурс] – Режим доступу: // <http://www.mykolaiiv.lviv.ua/n-news.php> – Заголовок з екрану.



Кривий Ріг, який внаслідок наїзду помер<sup>4</sup>. Дані випадки є поширеними і потребують кримінально-правової оцінки.

Технічні характеристики скутерів залежать від їхньої моделі. Найбільш поширеними є скутери, робочий об'єм двигуна яких не перевищує 50 куб. см. До найпопулярних серед них слід віднести скутери японських виробників (Yamaha, Suzuki, Honda). Проте зустрічаються і моделі з робочим об'ємом двигуна понад 50 куб. см (наприклад, такий показник скутера Honda Lead становить 89 куб. см). Існують також скутери з електродвигунами, потужність яких коливається в середньому від 250 до 1000 Вт, мотоцикли та мінімотоцикли з робочим об'ємом двигуна менш як 50 куб. см (наприклад, мотоцикл IRBIS DINGO 50 з об'ємом двигуна 49,5 куб. см), квадроцикли з робочим об'ємом двигуна як менше, так і більше 50 куб. см, електроквадроцикли, потужність двигунів яких коливається в середньому від 300 до 1000 Вт.

Пункт 1.10 ПДР у чинній редакції механічним транспортним засобом визнає «транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт». До цих змін механічним транспортним засобом визнавався транспортний засіб, що приводився в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширювався на трактори, самохідні машини і механізми (крім транспортних засобів, робочий об'єм двигуна яких не перевищував 50 куб. см), а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт.

Таким чином на сьогоднішній день всі скутери, велосипеди, обладнані двигуном внутрішнього згорання, незалежно від робочого об'єму останнього визнаються механічними транспортними засобами. Натомість скутери, велосипеди, самокати з електродвигунами потужністю до 3 кВт не є такими.

Приналежність транспортного засобу до механічних впливає на кримінально-правову оцінку ДТП, внаслідок якої настають суспільно небезпечні наслідки. Так, предметом ст.ст. 286, 287, 289 і 290 КК України є всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби.

При вирішенні питання кваліфікації порушення водієм скутера або іншого з вищенаведених транспортних засобів правил безпеки руху або експлуатації транспорту, що спричинило суспільно небезпечні наслідки, слід в першу чергу з'ясувати, чи є цей транспортний засіб механічним. На сьогоднішній день такі дії водія будь-якого скутера, велосипеда чи самоката з двигуном внутрішнього згорання, або ж з електродвигуном потужністю понад 3 кВт повинні кваліфікуватись за ст. 286 або 287 КК України; якщо ж

---

<sup>4</sup> У Бердянську швидкісний скутер розчавив відпочиваючого [Електронний ресурс] – Режим доступу: // <http://www.golosievo.kiev.ua/region.php?id=1241>. – Заголовок з екрану.

ці засоби обладнані електродвигуном потужністю до 3 кВт – за ст. 291 КК України.

Вищезазначена постанова Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 р. № 14 не надає жодного роз'яснення щодо застосування ст. 291 КК України.

Оскільки предметом суспільних відносин, що охороняються ст. 291 КК України, є механічні та немеханічні транспортні засоби транспорту загального користування, то при наїзді немеханічним транспортним засобом на пішохода, пошкодженні чи знищенні цінного майна таким транспортним засобом і т.п., такі діяння належить кваліфікувати за вищезазначеною нормою.

Це положення підтверджується судовою практикою. Так, вірно кваліфіковано за ст. 217 КК 1960 р. (ст. 291 КК 2001 р.) дії велосипедиста Я., який 1 жовтня 2000 р. о 10 годині, рухаючись вул. Червоною у м. Токмак, при виїзді на вул. К. Маркса, яка є головною, не пропустив С., яка рухалась велосипедом по вул. К. Маркса, чим створив перешкоду для її руху. С. впала на бордюр з бетону й отримала закритий перелом головки променевої кістки і струс головного мозку, які, відповідно до висновку судово-медичної експертизи, належать до середньої тяжкості тілесних ушкоджень<sup>5</sup>.

Відповідно до п. 1.10 ПДР України під транспортним засобом слід розуміти «пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів», а під механічним транспортним засобом розуміється «транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт».

Слід зазначити, що окремі нормативні акти, які регулюють функціонування інших видів транспорту (крім автомобільного та міського електротранспорту), також поділяють транспортні засоби на види залежно від їх фізичних властивостей.

Так, наприклад, п. 2 Положення про прикордонний режим, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 27 липня 1998 р. № 1147, дає поняття самохідного, несамохідного, маломірного судна: самохідне судно — судно з механічним двигуном, який є енергетичним джерелом для його руху; несамохідне судно — судно, рух якого забезпечується енергетичним джерелом, що знаходиться поза межами судна, або з допомогою фізичних зусиль людини; маломірне судно — самохідне судно з головним двигуном потужністю менш як 75 кінських сил і несамохідне судно валовою місткістю менш як 80 реєстрових тонн, а також моторне судно (незалежно від потужності двигуна), вітрильне судно та несамохідне судно (веслувальний човен вантажопідйомністю 100 і більше кг, байдарки вантажопідйомністю 150 і більше кг, надувне судно

---

<sup>5</sup> Кримінальна справа № 1-538/00 // Архів Токмакського місцевого суду Токмакського району Запорізької області.

вантажопідйомністю 225 і більше кг).

Що стосується другої форми діяння, передбаченого ст. 291 КК, а саме порушення правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів, то її внесено до диспозиції цієї норми Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 24.09.2008 р. Оскільки ця форма містить ознаки речі матеріального світу – транспортний засіб, предмет є обов'язковою ознакою цього злочину. Під транспортним засобом у цьому випадку слід мати на увазі ті ж засоби, що виступають предметом суспільних відносин, охоронюваних першою формою діяння, передбаченого ст. 291 КК.

## 2. Об'єктивна сторона порушення чинних на транспорті правил

Під об'єктивною стороною злочину розуміється зовнішня сторона (зовнішнє вираження) злочину, що характеризується суспільно небезпечним діянням (дією чи бездіяльністю), суспільно небезпечними наслідками, причинним зв'язком між діянням і суспільно небезпечними наслідками, місцем, часом, обстановкою, способом, а також знаряддями та засобами вчинення злочину<sup>6</sup>. Об'єктивна сторона, як зовнішній прояв злочину, розгортається в просторі та часі, тому її суттєвим елементом є локалізація у просторі, тривалість дій (чи бездіяльності), їх характер, участь зовнішніх сил (механізмів, сил природи, дій інших осіб тощо).

Об'єктивна сторона ст. 291 КК України сформульована у диспозиції норми таким чином: порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух, а також правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів, якщо це спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки.

Порушення правил, що забезпечують рух, може вчинятись на різних видах транспорту. Наприклад, 07.06.2003 р. о 14 годині Р. їхав велосипедом по вул. Леніна в м. Феодосія у напрямку центра міста і в порушення вимог знаку 3.21 «В'їзд заборонено» та вимог пп. 26.3 і 12.3 Правил дорожнього руху України біля санаторію «Восход» вчинив наїзд на пішохода Б., спричинивши останній тяжкі тілесні ушкодження<sup>7</sup>.

11.10.2002 р. приблизно о 16.00 П., перебуваючи в стані алкогольного сп'яніння, порушуючи пп. 4.7-4.9, 4.14 Правил дорожнього руху, переходив проспект Перемоги у м. Запоріжжя у невстановленому для переходу місці, створив аварійну обстановку на проїжджій частині дороги. Водій автомобіля ВАЗ 21099 С., який їхав проїжджою частиною, не впорався з керуванням, збив П., виїхав на тротуар, де знаходилась зупинка тролейбуса, і там скоїв наїзд на громадян, внаслідок чого двоє людей загинуло, одній людині спричинені середньої тяжкості тілесні ушкодження, а самому П. тяжкі тілесні ушкодження<sup>8</sup>.

20.09.2000 р. о 18.00 Б., не маючи посвідчення на керування маломірним судном, вийшов на дільницю моря бухти Коктебель на отриманому у прокат технічно справному гідроциклі GTX 5640 SET-SKI з неповнолітнім пасажиром І., яка знаходилась попереду Б. Рухаючись зі швидкістю 70-80 км/год. Б. вчиняв маневри на гранично малих радіусах. В порушення Міжнародних правил попередження зіткнення судів на морі (пп. 5-8, 13, 15) наздогнав однотипний гідроцикл під керуванням К., який рухався

---

<sup>6</sup> Кримінальне право України. Загальна частина / [М.І. Бажанов, Ю.В. Баулін, В.І. Борисов та ін.]; за ред. проф. М.І. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – 480 с. – С. 116.

<sup>7</sup> Кримінальна справа № 1П-319/03 // Архів місцевого суду м. Феодосії.

<sup>8</sup> Кримінальна справа № 12100202 // Архів Вознесенівського РВ ГУНП України в Запорізькій області.

у тому ж напрямку з меншою швидкістю. При спробі обгону гідроцикл Б. зіткнувся з гідроциклом К., внаслідок чого неповнолітній І. було спричинено середньої тяжкості тілесні ушкодження<sup>9</sup>.

Аналізована норма має бланкетну диспозицію, тобто для з'ясування ознак дії (бездіяльності) необхідно звернутися до підзаконних нормативних актів, які встановлюють правила, що забезпечують рух, або ж до правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів.

На необхідності звернення до підзаконних нормативних актів у разі порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту і вирішення питань кримінальної відповідальності зазначається у п. 3 постанови Пленуму Верховного суду України «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» від 23.12.2005 р. № 14, в якому йдеться, що «при розгляді справ про злочини, відповідальність за які встановлено статтями 286-288, 415 КК, слід мати на увазі, що диспозиції сформульованих у них норм є бланкетними. У зв'язку з цим суди повинні ретельно з'ясовувати і зазначати у вироках, у чому саме полягали названі у перелічених статтях порушення; норми яких правил, інструкцій, інших нормативних актів не додержано; чи є причинний зв'язок між цими порушеннями та передбаченими законом суспільно небезпечними наслідками». І хоча ст. 291 КК не міститься у переліку статей, наведеному у зазначеному пункті постанови, передбачені ним положення стосуються й аналізованої норми, тобто для з'ясування ознак дії (бездіяльності) такого виду злочину необхідно звернутися до підзаконних нормативних актів.

Обов'язкова ознака об'єктивної сторони злочину, передбаченого ст. 291 КК, – діяння має дві форми: 1) порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух; 2) порушення правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів. Отже, складовою обох форм діяння є «порушення». Під порушенням правил, норм і стандартів слід розуміти відхилення від них, яке може бути здійснене, на наш погляд, у два способи.

Перший спосіб – це невиконання правил, норм і стандартів. Особа, на яку покладено обов'язок виконати якусь дію або утриматись від її вчинення, робить все навпаки: вчиняє заборонену дію (діяння у виді дії) або не виконує обов'язкову дію (діяння у виді бездіяльності). Наприклад, відповідно до пп. 9.2, 9.3 Правил дорожнього руху, водій транспортного засобу повинен подати сигнал світловими покажчиками чи рукою перед початком руху і зупинкою, перед перестроюванням, поворотом або розворотом. Невиконання вказаної дії свідчить про невиконання Правил дорожнього руху, тобто про бездіяльність особи.

Другий спосіб – неналежне виконання правил, норм і стандартів. У цьому випадку особа при обов'язку виконання дії здійснює її неналежним

---

<sup>9</sup> Кримінальна справа № 1ам-20/01 // Архів місцевого суду м. Феодосії.

чином (діяння у формі бездіяльності). Так, відповідно до п. 14.2 Правил дорожнього руху водій (наприклад, скутера з електродвигуном до 3 кВт) перед початком обгону повинен переконаватися у чотирьох обставинах: а) жоден з водіїв транспортних засобів, які рухаються за ним і яким може бути створено перешкоду, не розпочав обгону; б) водій транспортного засобу, який рухається попереду по тій самій смузі, не подав сигналу про намір повороту (перестроювання) ліворуч; в) смуга зустрічного руху, на яку він буде виїжджати, вільна від транспортних засобів на достатній для обгону відстані; г) після обгону зможе, не створюючи перешкоди транспортному засобу, який він обганяє, повернутися на займану смугу. Водій робить все необхідне у фізичному розумінні для виконання цієї дії: дивиться вперед, у дзеркало заднього виду і т.д., але впевнюється при цьому лише у трьох з чотирьох необхідних обставин при реальній можливості впевнитися у всіх.

Правила безпеки руху транспорту можуть бути у різних формах виражені в нормативних актах. Здебільшого вони формулюються у формі категоричної настанови або категоричної заборони. Однак трапляються норми, виражені в рекомендаційній формі. Рекомендаційний характер норми, напевно, виключає її обов'язковість. Саме по собі невиконання рекомендації не може розглядатися як порушення правил безпеки руху. Але якщо внаслідок ігнорування особою рекомендації настали тяжкі наслідки, вона повинна нести відповідальність. Рекомендаційний характер норми ніби залишає особі більше свободи вирішувати, як діяти в конкретній ситуації, але не знімає з неї відповідальності за помилкове рішення. Ігноруючи рекомендацію, особа бере на себе ризик настання суспільно небезпечних наслідків<sup>10</sup>. Так, наприклад, інформаційно-вказівний дорожній знак 5.30, передбачений Правилами дорожнього руху, встановлює рекомендовану швидкість для транспортних засобів на певній ділянці дороги. Дотримання водієм зазначеної на даному знаку швидкості не є обов'язковим. Проте, якщо внаслідок її перевищення стануться суспільно небезпечні наслідки, передбачені КК, то за наявності всіх ознак злочину водій повинен нести кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки руху на транспорті (виходячи з приналежності транспортного засобу до механічних – за ст. 286 чи ст. 291 КК України).

Таким чином, обидві форми діяння, передбаченого ст. 291 КК, можуть вчинятися як шляхом дії – виконання передбаченої чинними на транспорті правилами заборони, так і шляхом бездіяльності – невиконання або неналежне виконання обов'язку, передбаченого цими правилами.

Початковий (кінцевий) моменти злочинної дії чи бездіяльності визначаються залежно від наявності (відсутності) сукупності необхідних ознак. Для дії – це (1) фізичний рух тіла, (2) суспільна небезпека і протиправність; для бездіяльності – (1) обов'язок особи виконати певну дію,

---

<sup>10</sup> Эминов В.Е. Борьба с авиационными происшествиями. Вопросы уголовной ответственности и предупреждения преступных нарушений правил безопасности полетов и эксплуатации воздушного транспорта / В.Е. Эминов. – М., 1980. – 104 с. – С. 15.

(2) можливість виконати її за даних умов, (3) невиконання даною особою тих вимог, які від неї вимагаються, (4) суспільна небезпека та протиправність. Початковим моментом діяння (дії чи бездіяльності) буде той момент, з якого воно має всі зазначені ознаки. Кінцевий момент визначається відпаданням однієї з них чи настанням суспільно небезпечного наслідку<sup>11</sup>.

Обидві форми діяння, передбаченого аналізованою нормою, встановлюють відповідальність за порушення «правил», а друга форма – ще й за порушення «норм» і «стандартів». Логіко-семантичне тлумачення поняття «правило» в українській мові означає зібрання положень, що визначають порядок ведення або дотримання чого-небудь; поняття «норма» – (лат. *norma* – дослівно «косинець», у переносному значенні – «правило») – регулятивне правило, яке вказує межі свого застосування; відповідає чомусь типовому або звичайному; поняття «стандарт» – документ, розроблений на основі консенсусу та затверджений уповноваженим органом, що встановлює призначені для загального і багаторазового використання правила, інструкції або характеристики, які стосуються діяльності чи її результатів, включаючи продукцію, процеси або послуги, дотримання яких є обов'язковим. Стандарт може містити вимоги до термінології, позначок, пакування, маркування чи етикетування, які застосовуються до певної продукції, процесу чи послуги<sup>12</sup>.

Перша форма діяння, передбаченого ст. 291 КК, встановлює відповідальність за порушення правил, які: 1) чинні на транспорті, 2) забезпечують рух; друга – правил, норм і стандартів, що стосуються: 1) виготовлення, 2) переобладнання, 3) ремонту транспортних засобів.

Чинність означає наявність у цих правил юридичної сили. Відповідно до пп. 4, 5 Указу Президента України «Про порядок офіційного оприлюднення нормативно-правових актів та набрання ними чинності» від 10 червня 1997 р. № 503/97 нормативно-правові акти Верховної Ради України і Президента України набирають чинності через десять днів з дня їх офіційного оприлюднення, якщо інше не передбачено самими актами, але не раніше дня їх опублікування в офіційному друкованому виданні. Нормативно-правові акти Кабінету Міністрів України набирають чинності з моменту їх прийняття, якщо більш пізній строк набрання ними чинності не передбачено в цих актах. Акти Кабінету Міністрів України, які визначають права і обов'язки громадян, набирають чинності не раніше дня їх опублікування в офіційних друкованих виданнях. Крім того, відповідно до ч. 1 ст. 9 Конституції України, чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною

<sup>11</sup> Борисов В.И. Уголовная ответственность за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения / В.И. Борисов, С.В. Гизимчук. – Х.: Консум, 2001. – 160 с. – С. 65-66.

<sup>12</sup> Великий тлумачний словник сучасної української мови / [уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел]. – К., Ірпінь: ВТФ „Перун”, 2003. – 1440 с. – С. 916.

національного законодавства України<sup>13</sup>. Також на території України діють Закони УРСР та інші акти, ухвалені Верховною Радою УРСР, оскільки вони не суперечать законам України, ухваленим після проголошення незалежності України<sup>14</sup>.

Отже, правила, якими керуються під час руху транспорту, повинні забезпечувати цей рух та бути у встановленому порядку закріпленими у відповідних нормативних актах – міжнародних договорах, ратифікованих Україною, законах та підзаконних нормативних актах.

Стаття 58 Конституції України встановлює, що закони та інші нормативно-правові акти не мають зворотної дії в часі, крім випадків, коли вони пом'якшують або скасовують відповідальність особи. Ніхто не може відповідати за діяння, які на час їх вчинення не визнавалися законом як правопорушення. Виходячи з даного положення Конституції України порушення нечинних правил, що забезпечують рух транспорту, не може тягти відповідальності. Тому посилання у назві ст. 291 КК та в її диспозиції на те, що вищезазначені правила повинні бути „чинними”, на наш погляд, є зайвою.

Викладене доводить, що диспозиція аналізованої норми – бланкетна та вимагає для з'ясування об'єктивної сторони аналізованого злочину звернутись до відповідних нормативних актів, основою яких є Закон України «Про транспорт».

Закон України «Про транспорт» виділяє серед транспорту загального користування залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен. При цьому при визначенні залізничного, морського, річкового, міського електротранспорту критерієм класифікації транспорту є саме властивості транспортних засобів перевозити чи переміщувати вантажі і людей характерними для них сферами, шляхами.

При визначенні поняття «авіаційний транспорт» законодавець у ст. 32 вищезазначеного Закону до складу останнього відносить підприємства повітряного транспорту, фактично ототожнюючи поняття «авіаційний» та «повітряний». Таке ототожнення спостерігається і в інших нормативних актах, чинних на території України (наприклад, ст. 276 КК «Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту», Інструкція з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на повітряному транспорті, затверджена наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 02.11.2005 р. № 823 та ін.).

Термін «авіаційний» означає «який складається з літальних апаратів, здійснюється за допомогою літаків»<sup>15</sup>.

<sup>13</sup> Конституція України від 28.06.96 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.

<sup>14</sup> Про правонаступництво України: Закон України від 12 вересня 1991 р. // Відомості Верховної Ради. – 1991. – № 46. – Ст. 617.

<sup>15</sup> Великий тлумачний словник сучасної української мови / [уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел]. – К., Ірпінь: ВТФ „Перун”, 2003. – 1440 с. – С. 3.



При визначенні поняття «автомобільний транспорт» законодавець відійшов від критерію класифікації, який використав при визначенні більшості видів транспорту, адже в основі вказаного поняття міститься вид транспортного засобу. Автомобільний транспорт слід віднести до «дорожнього» транспорту, який включає в себе всі транспортні засоби, що пересуваються асфальтобетонними, шосейними, ґрунтовими та іншими наземними дорогами. Він включає в себе як механічні транспортні засоби (автомобілі, трактори, мотоцикли і т.п.), так і немеханічні (велосипеди, мопеди, причепа, напівпричепа, гужові транспортні засоби, самокати та ін.).

Навести повний перелік можливих порушень чинних на транспорті правил неможливо у зв'язку із значною кількістю нормативних актів, що встановлюють ці правила. До того ж такі правила не є постійними і з розвитком техніки та появою нових видів транспортних засобів доповнюються та змінюються.

Стаття 291 КК не містить чіткого визначення за порушення яких саме правил, норм і стандартів настає відповідальність за цією нормою. Це будь-які правила, норми і стандарти на транспорті загального користування, прийняті та введені в дію у встановленому порядку, що забезпечують рух, а також регулюють порядок виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів. Містяться вони у нормативних актах, що діють на території України: законах, підзаконних нормативних актах, міжнародних нормативних актах, до яких приєдналася Україна.

Чинні на транспорті правила повинні «забезпечувати» рух. Термін «забезпечувати» означає: «захищати, охороняти від чого-небудь; запобігати якійсь небезпеці»<sup>16</sup>. Правила у розумінні ст. 291 КК повинні забезпечувати безпеку руху транспорту, тобто унеможливити настання загибелі людей або інших тяжких наслідків у разі повного належного виконання цих правил. Неприпустимим є притягнення до кримінальної відповідальності особи, якщо не встановлено, яке саме правило нею порушено та в чому полягало це порушення.

Наш аналіз показує, що за рівнем юридичного регулювання, а також кількісними показниками, законодавчі та нормативно-правові акти, що містять правила, норми і стандарти у сфері забезпечення руху на транспорті, розподіляються таким чином: нормативні акти Верховної Ради України (закони, постанови, інші акти), Президента України (укази, розпорядження), Кабінету Міністрів України (постанови, розпорядження), Міністерства транспорту та зв'язку України й Департаменту автомобільних доріг України (зареєстровані у встановленому порядку накази, інструкції, вказівки), інших центральних органів виконавчої влади, органів законодавчої та виконавчої влади Автономної Республіки Крим, областей, міст республіканського підпорядкування; нормативні акти органів місцевого самоврядування (загальнообов'язкові акти з питань безпеки руху та експлуатації транспорту);

---

<sup>16</sup> Великий тлумачний словник сучасної української мови / [уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел]. – К., Ірпінь: ВТФ „Перун”, 2003. – 1440 с. – С. 1281.

міжнародні договори, ратифіковані Верховною Радою України; нормативні акти Української РСР, затверджені Верховною Радою УРСР; нормативні акти РРФСР і нормативні акти колишнього СРСР, в частині, не врегульованій та не суперечної нормативним актам України; локальні норми підприємств, установ, організацій.

Серед нормативно-правових актів, що забезпечують безпеку руху транспорту в Україні, слід окремо виділити ті з них, що повинні в першу чергу розглядатися при кримінально-правовому аналізі суспільно небезпечних діянь, пов'язаних з порушенням чинних на транспорті правил, що убезпечують рух:

*на залізничному транспорті* - Правила технічної експлуатації залізниць України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 20.12.1996 р. № 411, Правила поведінки громадян на залізничному транспорті, затверджені постановою Кабінету міністрів України від 10.11.1995 р. № 903; Правила безпеки праці для працівників залізничних станцій і вокзалів, затверджені наказом Державного комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду від 12.03.2007 р. № 44.

*на морському та річковому транспорті* - Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 р. № 91;

*на автомобільному транспорті* - Правила дорожнього руху України, затверджені постановою Кабінету міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306;

*на авіаційному транспорті* - Правила польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 16.04.2003 р. № 293;

*на міському електротранспорті* - Правила дорожнього руху України, затверджені постановою Кабінету міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306; Правила користування трамваем і тролейбусом у містах України, затверджені наказом Державного комітету будівництва, архітектури та житлової політики України від 18.11.97 р. № 22; Правила експлуатації трамвая та тролейбуса, затверджені наказом Державного комітету України по житлово-комунальному господарству від 10.12.96 р. № 103; Правила користування Дніпропетровським метрополітеном, затверджені наказом Мінтрансв'язку України від 22.12.04 р. № 1119; Правила користування Харківським метрополітеном, затверджені наказом Мінтрансу України від 10.08.04 р. № 712; Правила технічної експлуатації Харківського та Дніпропетровського метрополітенів, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 04.11.2003 р. № 854; Інструкція з руху поїздів і маневрової роботи на Харківському та Дніпропетровському метрополітенах, затверджена наказом Міністерства транспорту України від 04.11.2003 р. № 854; Правила користування метрополітеном, затверджені Київською державною адміністрацією 20.01.1995 р.; Правила будови і безпечної

експлуатації ескалаторів, затверджені Держгіртехнаглядом СРСР 27.12.77 р.; Правила будови і безпечної експлуатації пасажирських підвісних канатних доріг, затверджені Держгіртехнаглядом СРСР 28.05.74 р.; Правила будови, утримання та технічного огляду скісних рейко-канатних підйомників (фунікулерів), затверджені Держгіртехнаглядом СРСР 07.12.54 р.

Що стосується другої форми діяння, передбаченого ст. 291 КК, то основними нормативними документами, які повинні в першу чергу розглядатися при його кримінально-правовому аналізі, слід визнати міжнародні, регіональні та національні стандарти України, кодекс усталеної практики та технічні умови. Відповідно ст. 1 Закону України «Про стандартизацію» кодекс усталеної практики (звід правил) – це документ, що містить практичні правила чи процедури проектування, виготовлення, монтажу, технічного обслуговування, експлуатації обладнання, конструкцій чи виробів. Кодекс усталеної практики може бути стандартом, частиною стандарту або окремим документом. Технічні умови – це документ, що встановлює технічні вимоги, яким повинні відповідати продукція, процеси чи послуги. Технічні умови можуть бути стандартом, частиною стандарту або окремим документом. В Україні діє значна кількість нормативних документів, що встановлюють порядок виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів. Прикладами таких документів є ДСТУ 2741-94 «Засоби радіоелектронні дорожнього транспорту. Методи випробувань на надійність», ДСТУ 3310-96 «Засоби транспортні дорожні. Стійкість. Методи визначення основних параметрів випробуваннями», ДСТУ 3333-96 «Стенди роликові для перевірки гальмівних систем дорожніх транспортних засобів в умовах експлуатації. Загальні технічні вимоги», ДСТУ 3511-97 «Електродвигуни тяглові для міського електротранспорту. Припустимі навантаження. Методи визначення міцності якоря» та ін.

Стаття 291 КК передбачає відповідальність за настання суспільно небезпечних наслідків, які сталися під час руху транспортного засобу. Рух – це механічне пересування транспортного засобу в процесі поводження із ним, що може виражатись у різних формах експлуатації транспорту: використання транспортного засобу як засобу перевезень; виконання певних робіт, пов'язаних зі спеціальним призначенням транспортного засобу; технічний огляд; обслуговування; ремонт; транспортування.

Але причини, внаслідок яких настала загибель людей або інші тяжкі наслідки, можуть виникнути як під час руху, так і задовго до початку руху транспортного засобу, залежно від того, які саме правила, чинні на транспорті, порушені.

При розгляді ознак об'єктивної сторони злочину, передбаченого ст. 291 КК, постає питання, чи може настати відповідальність за цією нормою, якщо суспільно небезпечні наслідки настануть під час нерухомого стану транспортного засобу.

У даному випадку йдеться про порушення правил технічної експлуатації транспорту. В разі порушення таких правил, прямо не пов'язаних з забезпеченням безпеки руху, кримінальна відповідальність за ст.

291 КК не настає.

Означене положення опосередковано знайшло своє відображення у п. 5 постанови Пленуму Верховного суду України «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», в якому зазначено, що «відповідальність за статтями 286, 415 КК настає незалежно від місця, де були допущені порушення правил безпеки дорожнього руху чи експлуатації транспорту, правил водіння або експлуатації машини (на магістралі, шосе, вулиці, залізничному переїзді, полі, території підприємства, у дворі, тощо). Це стосується й випадків, коли зазначені правила було порушено під час виконання з допомогою транспортних засобів різних робіт (дорожніх, сільськогосподарських, будівельних та ін.). Якщо ж особа під час виконання таких робіт, хоча б і під час руху чи експлуатації машини, порушила не ці, а інші правила (наприклад, правила охорони праці, зокрема правила техніки безпеки), її дії, за наявності до того підстав, підлягають кваліфікації за статтями КК, які передбачають відповідальність за недодержання саме цих (інших) правил, а у відповідних випадках - за злочини проти життя та здоров'я особи або за знищення чи пошкодження майна».

Важливе теоретичне і практичне значення має питання про те, чи є аналізовані вище види правил суто технічними чи юридичними нормами. Правила безпечного поведіння з технікою мають складну соціально-технічну природу. Ці правила виробляються в процесі практичного застосування техніки. Вони не є правовими, якщо сформульовані та викладені в технічних довідниках, підручниках, посібниках, так само і в монографіях та наукових статтях. Але при викладенні їх у формі нормативних актів (інструкцій, наказів, настанов і т.п.), прийнятих правомочними органами, ці технічні правила стають одночасно правовими нормами. Для притягнення до кримінальної відповідальності за порушення правил на транспорті необхідно, щоб технічні правила були саме правовими нормами.

Обов'язковою ознакою об'єктивної сторони цього складу злочину є суспільно небезпечні наслідки, що можна визначити як шкоду, яка заподіюється злочинним діянням суспільним відносинам, охоронюваним кримінальним законом<sup>17</sup>. Стаття 291 КК до суспільно небезпечних наслідків відносить такі їх види: загибель людей; інші тяжкі наслідки. Отже, сформульований законодавцем склад злочину, передбачений ст. 291 КК, є матеріальним, тобто суспільно небезпечні наслідки є обов'язковою ознакою цього складу і момент закінчення злочину пов'язується з їх настанням.

Законодавець, визначаючи в якості суспільно небезпечного наслідку аналізованої норми «загибель людей», використав множинне число, щоб

---

<sup>17</sup> 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., перероб. і допов.]. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – 480 с. - С. 130-131.

охопити все невизначене коло можливих випадків – від загибелі однієї людини до загибелі двох або більше людей.

Другим видом є «інші тяжкі наслідки», тобто оціночне поняття, зміст якого розкривається за допомогою систематичного аналізу кримінально-правових норм, практики їх застосування. Для кримінальної відповідальності за ст. 291 КК досить загибелі хоча б однієї людини. До інших тяжких наслідків слід відносити заподіяння потерпілому тяжких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень, великої матеріальної шкоди<sup>18</sup>.

Загибель людей, заподіяння потерпілому тяжких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень – суспільно небезпечні наслідки, які мають особистий (фізичний) характер; заподіяння великої матеріальної шкоди – це майнова шкода. Велика матеріальна шкода – оціночне поняття. Законодавець не дає визначення мінімального розміру матеріальної шкоди, внаслідок спричинення якої настає кримінальна відповідальність за ст. 291 КК. Судова практика свідчить, що заподіяння внаслідок порушення чинних на транспорті правил шкоди у сумі 1 тис. 848 грн. не визнається іншим тяжким наслідком і не тягне відповідальності за ст. 291 КК<sup>19</sup>.

Серед вивчених в процесі дослідження кримінальних справ та проваджень лише одна з була пов'язана із заподіянням внаслідок порушення правил на морському транспорті великої матеріальної шкоди, яка становила 38104 грн. 31 коп. (справа порушена у 2000 р.)<sup>20</sup>.

Таким чином, кримінальна відповідальність за ст. 291 КК може наставати у разі порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух, а також правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів, якщо буде спричинено хоча б один з таких наслідків:

- загибель однієї чи більше людей;
- заподіяння тяжких тілесних ушкоджень хоча б одній людині;
- заподіяння середньої тяжкості тілесних ушкоджень хоча б одній людині;
- заподіяння великої матеріальної шкоди.

Різниця у тяжкості спричинених наслідків на кваліфікацію злочину, передбаченого ст. 291 КК, не впливає, а оцінюється тільки при призначенні покарання винній особі.

Оскільки ст. 291 КК передбачає настання суспільно небезпечних наслідків, то причинний зв'язок також є обов'язковою ознакою цього складу злочину. Згідно з домінуючою у кримінальному праві точкою зору, причинний зв'язок – факультативна ознака об'єктивної сторони складу

<sup>18</sup> Кримінальне право України. Особлива 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., перероб. і допов.]. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – 544 с. - С. 234.

<sup>19</sup> Ухвала Колегії суддів палати з кримінальних справ Верховного Суду України від 30.07.2002 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=n0044700-02>. – Заголовок з екрану.

<sup>20</sup> Кримінальна справа № 1-298 (2001) // Архів місцевого суду м. Феодосії.

злочину, яка є обов'язковою для матеріальних складів злочину<sup>21</sup>. У кримінальному праві під причинним зв'язком слід розуміти об'єктивно існуючий зв'язок між діянням – дією або бездіяльністю (причиною) – і суспільно небезпечними наслідками (наслідком), коли дія або бездіяльність викликає (породжує) настання суспільно небезпечного наслідку<sup>22</sup>.

Отже, кримінальна відповідальність за ст. 291 КК може настати лише тоді, коли саме порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух, або правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів викликає (породжує) настання хоча б одного із суспільно небезпечних наслідків, передбачених диспозицією цієї статті.

Злочинне порушення чинних на транспорті правил може вчинятися не лише однією а й декількома особами, кожна з яких своїм діянням створює сукупність умов для настання тяжких наслідків. Чинне кримінальне законодавство України не визначає поняття необережного співпричинення, а тому відповідальність за вчинення такого злочину настає на загальних підставах, тобто як за необережний злочин. Ступінь та характер участі кожної необережно діючої особи в спричиненні наслідків на кваліфікацію злочину не впливають, а враховуються судом при призначенні покарання.

Так, наприклад, 11.08.2004 р. на міському пляжі м. Євпаторія на відстані приблизно 100 метрів від берегу громадянин Росії Л. на гідроциклі «Бомбард'є», зробивши повний круг по акваторії, пішов на таран моторного човна, який тягнув буксиром подвійний надувний човен типу «банан» з дітьми. Водій моторного човна встиг повернути вбік і гідроцикл на повному ході пройшов повз правий борт «банану». З дев'яти пасажирів останнього постраждали вісім: 15-річний юнак в результаті тупої травми отримав розрив внутрішніх органів, інші – різні травми кінцівок. Найменшій пасажирці було 9 років. При цьому інструктор (він же володар) гідроциклу В., який повинен особисто здійснювати перевезення на цьому транспортному засобі, всупереч чинним правилам передав керування водним мотоциклом особі, яка не мала навичок такого керування. Кримінальна справа, порушена за ст. 291 КК стосовно володаря гідроциклу, передана до суду. Кримінальна справа за ст. 291 КК стосовно громадянина Росії Л., який скоїв наїзд на «банан», зупинена у зв'язку з його хворобою<sup>23</sup>.

При встановленні причинного зв'язку у справах про транспортні злочини слід керуватись таким правилом: якщо причиною порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту одним учасником руху було недодержання цих правил іншим учасником руху і перший не мав можливості уникнути суспільно небезпечних наслідків, кримінальна відповідальність такої особи виключається.

При встановленні причинного зв'язку у транспортних злочинах,

<sup>21</sup> Кримінальне право України. Загальна частина / [М.І. Бажанов, Ю.В. Баулін, В.І. Борисов та ін.]. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – 480 с. - С. 117.

<sup>22</sup> Кримінальне право України. Загальна частина / [М.І. Бажанов, Ю.В. Баулін, В.І. Борисов та ін.]. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – 480 с. – С. 136.

<sup>23</sup> Газета „Факты” від 02.03.05. – № 39 (1831). – С. 15.

кримінальна відповідальність за вчинення яких настає в разі порушення чинних на транспорті правил, необхідно всебічно розглядати та давати оцінку всім матеріалам провадження, встановлювати, які обов'язкові дії (чи бездіяльність) повинні були вчинити учасники транспортної пригоди та в якому обсязі вони їх здійснили. Лише після цього можна встановити безпосередню причину, без якої б не настали суспільно небезпечні наслідки і, за наявності інших ознак складу злочину, вирішувати питання про притягнення до кримінальної відповідальності конкретної особи.

Як типовий можна навести такий приклад. Водій автомобіля «Шкода Октавія» Ч., з метою уникнення наїзду на пішохода Н., який перебігав дорогу у невстановленому місці, вчинив зіткнення з автомобілем ГАЗ 2410 під керуванням К., наслідком чого сталися тяжкі тілесні ушкодження пасажиром автомобіля ГАЗ 2410<sup>24</sup>. У даному випадку при вирішенні питання щодо притягнення пішохода Н. до кримінальної відповідальності за ст. 291 КК слід з'ясувати кілька обставин: чи порушував Н. Правила дорожнього руху; якщо Н. порушив Правила, то чи була у водія автомобіля «Шкода Октавія» Ч. можливість уникнути зіткнення з автомобілем ГАЗ 2410 без наїзду на пішохода Н.; чи порушував водій автомобіля «Шкода Октавія» Ч. Правила та чи була у нього можливість уникнути зіткнення з автомобілем ГАЗ 2410, якби не було порушення Правил пішоходом. Іншими словами, у даному випадку слід встановити, чи виступає порушення Правил дорожнього руху пішоходом тією причиною, без якої не настали б суспільно небезпечні наслідки. У разі доведення останнього положення кримінальній відповідальності підлягатиме пішохід.

На обов'язковості ретельного встановлення причинного зв'язку при порушенні чинних на транспорті правил акцентовано увагу в п. 7 постанови Пленуму Верховного суду України «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», де зазначено: у випадках, коли передбачені ст. 286 КК суспільно небезпечні наслідки настали через порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту двома або більше водіями транспортних засобів, суди повинні з'ясувати характер порушень, які допустив кожен із них, а також чи не було причиною порушення зазначених правил одним водієм їх недодержання іншим і чи мав перший можливість уникнути дорожньо-транспортної події та її наслідків. При цьому треба мати на увазі, що за певних умов виключається кримінальна відповідальність особи, яка порушила Правила дорожнього руху вимушено, через створення аварійної ситуації іншою особою, котра керувала транспортним засобом.

Проте, посилення в постанові на обов'язок суду ретельно досліджувати причинний зв'язок лише при вчиненні злочинів, передбачених ст. 286 КК,

---

<sup>24</sup> Кримінальна справа № 10605430022, порушена Красноперекіпським РВ ГУМВС України в АР Крим.

суттєво обмежує тлумачення питань кваліфікації злочинів, пов'язаних з порушенням чинних на транспорті правил.

Отже, причинний зв'язок складу злочину, передбаченого ст. 291 КК України, характеризується тим, що суспільно небезпечне діяння, вчинюване суб'єктом цього злочину, є безпосередньою і достатньою причиною настання єдиних суспільно небезпечних наслідків. При цьому цей необхідний причинний зв'язок може умовно розглядатися як безпосередній (наприклад, коли водій велосипеда, порушуючи Правила дорожнього руху, здійснює наїзд на пішохода, спричиняючи тяжкі наслідки), так і опосередкований (коли пішохід своїм порушенням Правил дорожнього руху спричиняє зіткнення механічних транспортних засобів, результатом якого виступають тяжкі наслідки). Слід зазначити, що в окремих випадках для з'ясування розвитку причинного зв'язку між порушенням чинних на транспорті правил та суспільно небезпечними наслідками, необхідно призначати судову інженерно-технічну експертизу (автотехнічну, транспортно-залізничну, стану доріг та дорожніх умов, в галузі охорони праці та безпеки життєдіяльності).

Правильне розуміння об'єктивної сторони злочину взагалі і злочину, передбаченого ст. 291 КК, зокрема, можливе лише з урахуванням місця, часу та обстановки його вчинення, хоча такі ознаки є факультативними і на кваліфікацію даного діяння не впливають. Однак слід враховувати, що місце, час та обстановка вчинення злочину, який аналізується, мають значення та впливають на розвиток його об'єктивної сторони як безпосередньо, так і опосередковано – через свідомість суб'єкта, визначаючи форми його поведінки. Значення місця вчинення злочину пов'язано з особливостями транспортної інфраструктури (дорожньо-вулична мережа, залізничні шляхи сполучень та інші об'єкти цього виду транспорту, водне середовище тощо). Що стосується часу, то він обумовлюється природними послідовними сезонними змінами, а також часовими особливостями доби. Вплив обстановки на розвиток об'єктивної сторони полягає в тому, що вона являє собою сукупність умов, які створюють можливість вчинення цього злочину та визначає ступінь його суспільної небезпеки.

Очевидно, що діалектична єдність об'єктивного та суб'єктивного дозволяє констатувати, що наведені вище ознаки впливають на об'єктивний процес злочинного посягання через свідомість суб'єкта, а також через суб'єктивну сторону його злочинної поведінки.

Вплив обстановки на вчинення аналізованого злочину можна простежити через поширеність порушень правил, що забезпечують безпеку руху, які досить часто вчиняються, зокрема, у сфері дорожнього руху. Але далеко не кожне таке порушення є злочином. За умов, коли пішохід, порушуючи ПДР при переході проїжджої частини, створює аварійну обстановку, а водій транспортного засобу з метою уникнення наїзду на нього, гальмує та виїжджає на тротуар, внаслідок чого настає загибель людей на тротуарі, то за наявності всіх інших ознак складу злочину пішохід підлягає кримінальній відповідальності за ст. 291 КК. Якщо ж у цій ситуації не матимуть місце загибель людей або інші тяжкі наслідки, то буде відсутньою



обов'язкова ознака об'єктивної сторони – суспільно небезпечні наслідки, а відповідно й склад злочину. Отже, залежно від обстановки (будуть знаходитись люди на тротуарі чи ні у момент виїзду на нього автомобіля), залежатиме і можливість настання суспільно небезпечних наслідків і, відповідно, вчинення злочину, передбаченого ст. 291 КК.

### 3. Суб'єкт порушення чинних на транспорті правил

Однією з умов правильного застосування ст. 291 КК України є точне встановлення кола осіб, які можуть бути суб'єктами цього злочину. Дотримання цієї умови передбачає з'ясування цілого ряду питань стосовно як кримінально-правових, так і кримінологічних ознак цих осіб.

Відповідно до ч. 1 ст. 18 КК суб'єктом злочину є фізична осудна особа, яка вчинила злочин у віці, з якого, відповідно до цього Кодексу, може наставати кримінальна відповідальність. Це визначення так званого загального суб'єкта злочину, який характеризується трьома обов'язковими ознаками: особа фізична, осудна, яка досягла певного віку.

Частина 2 ст. 18 КК визначає спеціальний суб'єкт злочину як фізичну осудну особу, що вчинила у віці, з якого може наставати кримінальна відповідальність, злочин, суб'єктом якого може бути лише певна особа. Отже, «спеціальний суб'єкт – це особа, яка, крім обов'язкових загальних ознак (фізична осудна особа, що досягла певного віку), має додаткові спеціальні (особливі) ознаки, передбачені в статті Особливої частини для суб'єкта конкретного складу злочину»<sup>25</sup>.

У диспозиції ст. 291 КК не міститься посилянь на додаткові спеціальні (особливі) ознаки суб'єкта цього злочину. На підставі цього можна стверджувати, що суб'єкт цього злочину є загальним. Тобто це фізична осудна особа, яка вчинила порушення чинних на транспорті правил, що спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки, у віці, з якого може наставати кримінальна відповідальність.

Частина 1 ст. 22 КК зазначає, що кримінальній відповідальності підлягають особи, яким до вчинення злочину виповнилося шістнадцять років. У ч. 2 цієї ж статті встановлюється знижений вік кримінальної відповідальності – чотирнадцять років – за окремі, прямо перелічені законом, злочини. Злочин, передбачений ст. 291 КК, у ч. 2 ст. 22 КК не міститься, отже суб'єкт розглядуваного злочину повинен досягти на момент вчинення злочину загального віку кримінальної відповідальності – шістнадцяти років.

На підставі викладеного можна дійти висновку, що суб'єктом аналізованого злочину є фізична осудна особа, яка досягла на момент вчинення злочину шістнадцяти років. Встановлення інших ознак особи (місце роботи, посада, правовий статус, якими нормативними актами регулюється її діяльність тощо), яка вчинила порушення чинних на транспорті правил, спричинивши зазначені в законі наслідки, необхідно для вирішення питання, чи є ця особа суб'єктом суміжного складу злочину.

Вивчення кримінальних справ та кримінальних проваджень про порушення чинних на транспорті правил свідчить про те, що питання про неосудність або обмежену осудність особи, яка вчинила таке діяння, не

---

<sup>25</sup> Кримінальне право України. Загальна частина / [М.І. Бажанов, Ю.В. Баулін, В.І. Борисов та ін.]. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – 480 с. – С. 149.

поставало і тому судово-психіатричні експертизи з цього приводу не призначались. Проте не слід забувати про можливість різного роду об'єктивних та суб'єктивних факторів, які не виключають осудності особи, впливати на свідомість останньої і призводити за певних умов до порушення чинних на транспорті правил. Так, на швидкість реакції особи на зміну обстановки можуть впливати різного роду емоційні стани (роздратованість, хвилювання), фізіологічні стани (втома, вживання медичних препаратів, алкогольне, наркотичне та інше сп'яніння), потік транспорту, пора року, час доби, вік особи тощо. Вже сьогодні впроваджується в практику використання водіями під час руху вимірювачів-індикаторів електромагнітного випромінювання, які сигналізуватимуть про місця перевищення допустимого рівня напруги магнітного поля Землі і, відповідно, про можливу небезпеку впливу на організм водія зазначеного рівня напруги (може викликати біль у серці, запаморочення, тремтіння рук і ніг, напівдрімотний стан та ін.)<sup>26</sup>.

Тому, під час проведення розслідування з метою подальшої індивідуалізації відповідальності особи слід з'ясувати всі фактори, що так чи інакше сприяли порушенню особою правил, призначаючи за необхідності відповідні експертизи (психологічні, медичні та ін.).

Практика вимагає встановлення у особи, що порушила чинні на транспорті правила, додаткових ознак, які не є обов'язковими для кваліфікації діяння, проте визначають дану особу суб'єктом саме цього, а не іншого злочину.

Підтвердженням наведеного положення є результати досліджень сучасних вчених, які, хоча й визнають, що суб'єкт злочину, передбаченого ст. 291 КК, є загальний, але вказують на додаткові ознаки цього суб'єкту, що повинні спрямовувати фахівців на відмежування аналізованого злочину від суміжних. Здебільшого вони звертаються до положення, що містив п. 18 постанови Пленуму Верховного Суду СРСР «Про судову практику у справах про автотранспортні злочини» від 6 жовтня 1970 р., хоча при цьому додають власні варіанти можливих суб'єктів цієї норми (крім пішоходів, велосипедистів, погоничів худоби до них відносять водіїв мопедів, саней, возів, маломірних суден, гужового транспорту, пасажирів тощо)<sup>27</sup>.

Розглянемо питання, які додаткові (не обов'язкові для кваліфікації діяння) ознаки притаманні суб'єкту злочину, передбаченого ст. 291 КК України.

Аналіз складів злочинів, що мають основним чи додатковим безпосереднім об'єктом безпеку руху та експлуатацію транспорту, дозволяє виділити коло спеціальних суб'єктів, діяння яких пов'язане з порушенням чинних на транспорті правил. До цих суб'єктів належать: працівники транспорту; особи, які керують транспортними засобами; працівники

<sup>26</sup> Коваленко С. Водію заважають зони. Геопатогенні / С. Коваленко // Іменем Закону. – № 11. – 2007. – С. 10–11.

<sup>27</sup> Уголовное право Украины. Общая и Особенная части: Учебник / Под ред. Е.Л. Стрельцова. – Х.: ООО «Одиссей», 2002. – 672 с. – С. 458.

підприємств, установ чи організацій незалежно від форми власності (у тому числі й службові особи), діяльність яких пов'язана із забезпеченням функціонування транспорту; військовослужбовці (ст. 267, 276, 281, 286, 287, 288, 334, 415-417 КК України).

Наведені особи за певних умов можуть бути і суб'єктом ст. 291 КК. Також суб'єктом аналізованого злочину є інші, крім осіб, які керують транспортними засобами, учасники руху (пішоходи, пасажери, погоничі тварин). Розглянемо кожну з наведених категорій осіб окремо.

Під працівником транспорту слід розуміти особу, яка перебуває у трудових відносинах з відповідним транспортним підприємством<sup>28</sup>. Також до працівників транспорту прирівнюються особи, які перебувають у трудових відносинах з підприємством, яке не є транспортним, але до трудових обов'язків цих осіб належать забезпечення руху або експлуатації транспортних засобів такого підприємства.

Суб'єктом цього злочину працівник транспорту виступає, по-перше, в тому разі, якщо до його обов'язків не входить забезпечення руху або експлуатації транспорту, по-друге, якщо до його обов'язків входить забезпечення руху або експлуатації транспортних засобів, що не належать до залізничного, водного або повітряного транспорту (водії електровізків та тягачів тощо); по-третє, якщо обов'язки забезпечення руху або експлуатації транспорту у працівника існують, але він порушує чинні на транспорті правила не під час їх виконання. У всіх інших випадках злочинні дії працівника транспорту, пов'язані з порушенням чинних на транспорті правил, повинні кваліфікуватись за іншими статтями КК України, зокрема за ст. 276.

Так, неправильно були кваліфіковані за ст. 291 дії В., який працював старшим помічником капітана, і 24.10.2000 р. в акваторії військової гавані ВМС України в районі причалу № 13 о 6 год. 45 хв. під час керування теплоходом «Нептун» зіткнувся з підводною перешкодою – затопленим великим корабельним щитом. В результаті аварії гвинто-рульового комплексу Феодосійському морському торговому порту було завдано шкоди на суму 38104 грн. 31 коп., що було визнано тяжким наслідком<sup>29</sup>. У цьому випадку В. був працівником водного транспорту, до його обов'язків входило забезпечення руху теплоходу, порушення чинних на транспорті правил сталося під час їх виконання, а тому такі дії підлягають кваліфікації за ст. 276 КК.

Працівники правоохоронних органів припускаються помилок при вирішенні питання, чи є особа працівником транспорту і чи входить до її трудових обов'язків забезпечення руху або експлуатація транспорту, у зв'язку з чим невірно кваліфікують злочинні порушення особою чинних на транспорті правил.

Типовим є такий приклад. Б., який працював матросом на водній

---

<sup>28</sup> Там само. – С. 771.

<sup>29</sup> Кримінальна справа № 1-298 (2001) // Архів місцевого суду м. Феодосії.

станції Херсонського заводу карданних валів, їдучи після роботи додому моторним човном «Казанка», переданому йому заводом у тимчасове користування, порушив правила руху і наїхав на байдарку, у якій перебувала спортсменка Т. В результаті наїзду гр. Т. отримала тілесні ушкодження, випала з байдарки та потонула. Посвідчення на право керування моторним човном гр. Б. не мав. Слідчий кваліфікував дії гр. Б. за ст. 85 КК РФСР (ст. 276 КК України 2001 р.) і справу направив прокурору за підслідністю. Прокурор повернув справу слідчому, мотивуючи тим, що ні водна станція заводу, ні сам завод карданних валів не є транспортним підприємством, тобто на них не поширюється дія Статуту служби та Дисциплінарного Статуту флоту, і сам Б. за обов'язком служби не був водієм судна<sup>30</sup>.

Першу частину доводів прокурора у наведеному прикладі можна піддати сумніву. З цього приводу О.І. Коробєєв зазначав, що суб'єктами ст. 85 КК РФСР не обов'язково повинні бути особи, на яких розповсюджується дія відповідних Статутів служби чи Дисциплінарних статутів. Справа в тому, що названі статuti не охоплюють багато категорій осіб, які проте можуть бути суб'єктами транспортних злочинів, наприклад працівників рятувальних станцій, переправ, працівників, які обслуговують транспортні засоби різних відомств<sup>31</sup>. З другою частиною доводів прокурора слід погодитись, оскільки підприємство, на якому працював Б., не використовувало моторний човен у своїй безпосередній діяльності, а лише надало його Б. у тимчасове користування. Тому ця обставина (Б. за обов'язком служби не був водієм судна) є підставою для зміни кваліфікації діяння зі ст. 276 на ст. 291 КК України.

Суб'єктом злочину, передбаченого ст. 291 КК України, також є власники залізничного або водного транспортного засобу, оскільки вони не є працівниками таких видів транспорту, а тому не є суб'єктами злочину, передбаченого ст. 276 КК України.

Зважаючи на те, що чинні нормативно-правові акти містять певні суперечності, окремого розгляду, на наш погляд, вимагає ситуація, коли правила безпеки руху або експлуатації транспорту порушуються працівником метрополітену, що спричиняє загибель людей або інші тяжкі наслідки. Відповідно до ст. 1 Закону України «Про міський електричний транспорт» метрополітен належить до міського електричного транспорту. Тому, виходячи з буквального тлумачення диспозиції ст. 276 КК України, яка встановлює відповідальність лише працівників залізничного, водного або повітряного транспорту, порушення правил на метрополітені його працівником не може кваліфікуватися за цією нормою.

Відповідно до ч. 3 п. 2 постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику застосування судами України законодавства у справах про

<sup>30</sup> Елисеенко Н.Е. Вопросы применения ст. 213 УК РСФСР в связи с преступными нарушениями правил безопасности движения на речном транспорте / Н.Е. Елисеенко. – М.: ВНИИ МВД СССР, 1984. – С. 23–31.

<sup>31</sup> Коробєєв А.И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность / А.И. Коробєєв. – М.: Юрид. лит., 1990. – 128 с. – С. 46.

деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» не є транспортними засобами, про які йдеться ст. 286, 287, 289, 290 КК, мопеди, велосипеди з робочим об'ємом двигуна до 50 куб. см, рухомий склад метрополітену, фунікулера та інших видів залізниць (пасажирські й вантажні потяги, локомотиви, дрезини тощо). Отже, якщо працівник метрополітену порушить чинні на метрополітені правила, що забезпечують рух (це можуть бути і певні правила експлуатації метрополітену), і це спричинить загибель людей або інші тяжкі наслідки, то для кваліфікації такого діяння залишається ст. 291 КК.

Суб'єктом ст. 291 КК України також є особи, які керують транспортними засобами. Під особою, яка керує транспортним засобом, слід розуміти таку, яка безпосередньо виконує функції водія під час руху. До них належать водій, а також за певних умов особа, яка керує навчальним водінням. На це вказує і п. 4 постанови Пленуму Верховного Суду України «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», відповідно до якого суб'єктом злочину, передбаченого ст. 286 КК, визнають особу, яка керує транспортним засобом, незалежно від того, чи має вона на це право, а злочину, передбаченого ст. 415 КК, - військовослужбовця (військовозобов'язаного під час проходження навчальних або спеціальних зборів), котрий безпосередньо керує бойовою, спеціальною чи транспортною машиною, незалежно від того, чи є він штатним водієм такої машини і чи вміє він нею керувати. За певних умов до відповідальності за цими статтями може бути притягнута особа, яка навчає водінню іншу особу і перебуває під час навчальної їзди поруч із учнем (майстер виробничого навчання, інструктор тощо).

Під транспортними засобами, якими керують зазначені особи, слід розуміти будь-який транспортний засіб (крім повітряних суден), який не охоплюється приміткою до ст. 286 КК України. Вивчення кримінальних справ та проваджень дозволяє констатувати, що до таких транспортних засобів належать водні мотоцикли, катери, моторні човни, велосипеди, гужові повозки. Проте це не вичерпний перелік транспортних засобів, якими може керувати суб'єкт ст. 291 КК України. До них також належать судна, фунікулери, канатні дороги, інвалідні коляски з двигуном, електросамокати тощо.

Особи, які керують повітряними суднами, і не є при цьому працівниками повітряного транспорту (у тому числі й власники повітряних суден), є суб'єктами злочину, передбаченого ст. 281 КК України.

Вершник, візник, погонич тварин, який веде їх за повід, прирівнюється до водія (п. 1.10. ПДР України), тобто особи, яка керує транспортним засобом, і також виступають суб'єктом ст. 291 КК України.

До працівників підприємств, установ чи організацій, діяльність яких пов'язана із забезпеченням функціонування транспорту, що виступають

суб'єктами ст. 291 КК, слід в першу чергу віднести осіб, які здійснюють регулювання руху, і при цьому не є працівниками транспорту. До них належать, зокрема, працівники патрульної поліції.

Не є суб'єктами ст. 291 КК України працівники підприємств, установ і організацій, на яких законом або підзаконними нормативними актами покладено відповідальність за технічний стан чи експлуатацію транспортних засобів (завідувачі та начальники гаражів, інспектори безпеки руху, головні механіки тощо); особи, відповідальні за будівництво, експлуатацію, ремонт чи утримання транспортних об'єктів, тобто працівники, на яких покладено спеціальні обов'язки в цій сфері наказом або розпорядженням чи які виконують такі обов'язки, виходячи з обійманої посади (начальник шляхової експлуатаційної ділянки, головний інженер проекту тощо) та особи, які виконують такі роботи, причому як безпосередні виконавці (бульдозеристи, водії піскорозкидальних машин, машиністи асфальтоукладників), так і керівники відповідних робіт (майстри, бригадири, начальники ділянок), крім випадків, коли порушення правил на транспорті не пов'язане з виконанням вищенаведених обов'язків, передбачених певною посадою чи певною діяльністю.

Але на практиці мають місце випадки неправильної кваліфікації дій цих осіб. Наприклад, Н., будучи відповідальним за технічний стан машин автотранспортного підприємства, допустив до керування однією з них П., який не мав прав водія і до того ж перебував у нетверезому стані. Порушивши правила безпеки руху, останній вчинив аварію, внаслідок якої троє потерпілих одержали тілесні ушкодження. Проте Московський районний народний суд м. Харкова засудив Н. не за ст. 215<sup>2</sup> КК (ст. 287 КК України 2001 р.), що відповідало б законіві, а за ст. 217 КК УРСР (ст. 291 КК України 2001 р.)<sup>32</sup>.

Військовослужбовці, а також військовозобов'язані під час проходження ними навчальних (чи перевірних) або спеціальних зборів, виступають суб'єктами ст. 291 КК України, крім випадків водіння або експлуатації ними бойових машин (танків, броньовиків, самохідних артилерійських та ракетних установок тощо), спеціальних машин (автокранів, грейдерів, тракторів, бульдозерів, екскаваторів, авто- та електрозавантажувачів, траншеєкопачів, санітарних машин, пересувних ремонтних майстерень тощо), транспортних машин (автомашин (легкових та вантажних), що призначені для перевезення особового складу, озброєння, іншого військового майна, причепів до них, мотоциклів, інших подібних механічних транспортних засобів), військових літальних апаратів (літаків, у т.ч. безпілотних, гелікоптерів, планерів, аеростатів тощо, які належать збройним силам, прикордонним військам, іншим військовим формуванням України та внесені до реєстру державних повітряних суден), кораблів (підводних човнів, авіаносців, крейсерів, міноносців, кораблів спеціального

---

<sup>32</sup> Лемак В. Застосування ст. 215 КК УРСР / В. Лемак // Радянське право. – 1981. – № 10. – С. 35–36.

забезпечення (мінних, торпедних та інших катерів тощо), морських та рейдових суден забезпечення, які перебувають під командуванням офіцера та укомплектовані військовослужбовцями (буксирів, барж, паливозаправників тощо), а також інших суден та шлюпок під військово-морським прапором України)<sup>33</sup>.

Пішоходи, пасажери та погоничі тварин в разі порушення чинних на транспорті правил виступають суб'єктом ст. 291 КК України.

Під пішоходом мається на увазі особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в інвалідних колясках без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу чи інвалідну коляску (п. 1.10. ПДР України). Основними ознаками, що характеризують пішохода, є місцезнаходження особи – поза транспортним засобом, і невиконання нею на дорозі будь-якої роботи. Виходячи з цього, не є пішоходами, по-перше, особи, які перебувають у (на) будь-якому транспортному засобі (механічному чи немеханічному), незалежно від того, рухається він чи ні; по-друге особи, які виконують роботи на дорозі (ремонт дороги або транспортного засобу, прибирання проїжджої частини, встановлення дорожніх знаків тощо).

Порушення чинних на транспорті правил пішоходом, яке спричиняє суспільно небезпечні наслідки, може вчинятись не лише безпосередньо під час руху транспортних засобів, а заздалегідь до цього.

Так, наприклад, за ст. 217 КК України 1960 р. (ст. 291 КК 2001 р.) було кваліфіковано дії Р., який 26.03.1999 р. о 00 год. 05 хв., спільно з групою осіб у с. Ленінське Апостоловського району Дніпропетровської області, діючи з хуліганських спонукань та порушуючи чинні на транспорті правила безпеки руху, винесли і поклали на проїжджу частину вулиці дерев'яну колоду, тим самим грубо порушили вимоги п. 1.5 Правил дорожнього руху; через кілька хвилин на цій ділянці шляху мотоцикл «ЯВА-350» під керуванням гр-на Р. здійснив наїзд на колоду. Внаслідок дорожньо-транспортної пригоди пасажир мотоцикла неповнолітня В. отримала тяжкі тілесні ушкодження, що спричинили її смерть<sup>34</sup>.

У даному випадку дії Р. були правильно кваліфіковані за ст. 291 КК, оскільки хуліганський мотив було спрямовано саме на порушення чинних на транспорті правил. Проте таке діяння не завжди однозначно кваліфікується працівниками правозастосовних органів.

Так, 14.07.2003 р. в смт. Буринськ Сумської області приблизно о 00 год. 30 хв. М. та Н., перебуваючи у стані алкогольного сп'яніння, з хуліганських мотивів вирвали із землі знак на дерев'яній основі та викинули його на проїжджу частину, після чого вчинили аналогічні дії з дорожнім знаком на залізобетонній основі. Приблизно о 6.00 год. В., рухаючись проїжджою

<sup>33</sup> Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / За ред. М.І. Мельника, М.І. Хавронюка. – К.: Юридична думка, 2007. – 1184 с. - С. 1069-1075.

<sup>34</sup> Інтерпол повідомляє // Кримінальна панорама. – 2008. - № 1. – С. 14.



частиною автомобілем ВАЗ-2101 разом з двома пасажирями, намагаючись об'їхати розкидані по дорозі знаки, не впорався з керуванням, внаслідок чого автомобіль перевернувся та злетів у кювет. В. від отриманих тілесних ушкоджень помер, а один із пасажирів отримав тілесні ушкодження середньої тяжкості. Дії М. та Н. на досудовому слідстві були кваліфіковані за ч. 3 ст. 277, ч. 2 ст. 296, ст. 291 КК. Судом М. та Н. визнані винними у вчиненні злочину, передбаченого ч. 2 ст. 296 КК.

Водночас у даному випадку вчинене діяння свідчить про необережне ставлення М. та Н. до наслідків у виді тілесних ушкоджень та смерті. Вони повинні були і могли передбачити настання цих наслідків. Пошкодження засобів сигналізації (знаків) було умисним. Однак смерть В. та спричинення тілесних ушкоджень пасажиру сталися не через це пошкодження, а через спробу В. об'їхати громіздкі предмети на проїжджій частині. Тому пошкодження дорожніх знаків не знаходиться у необхідному причинному зв'язку із заподіяною шкодою, що свідчить про відсутність складу злочину, передбаченого ч. 3 ст. 277 КК. Дії М. та Н. слід кваліфікувати за ст. 291 КК як порушення чинних на транспорті правил.

Аналогічно слід кваліфікувати дії водія механічного транспортного засобу, який залишає його на проїжджій частині у невстановленому місці або з порушенням правил стоянки, якщо внаслідок такого діяння спричиняються суспільно небезпечні наслідки, наприклад, зіткнення з іншим транспортним засобом і заподіяння тілесних ушкоджень або смерті людини при цьому. У даній ситуації водій, який залишив без нагляду свій транспортний засіб, не виконує функції керування цим засобом, а тому не є суб'єктом ст. 286 КК.

Під пасажиром мається на увазі особа, яка користується транспортним засобом і знаходиться в ньому, але не причетна до керування ним (п. 1.10. ПДР України). При цьому не має значення, в якому чи на якому транспортному засобі (механічному чи немеханічному) знаходиться ця особа. Суб'єктом ст. 291 КК України пасажир виступає у випадку порушення правил на транспорті, які безпосередньо забезпечують рух. Не можна визнавати пасажиром суб'єктом даного злочину, якщо ним порушуються інші правила, чинні на транспорті, наприклад, правила протипожежної безпеки.

Правила, що забезпечують рух транспорту, містять права та обов'язки пасажирів. Так, п. 5.3. ПДР забороняє пасажиром під час руху відвертати увагу водія від керування транспортним засобом та заважати йому в цьому. Тому, якщо пасажир транспортного засобу стане штовхати водія чи в інший спосіб заважати керуванню, що призведе до тяжких наслідків, таке діяння слід кваліфікувати за ст. 291 КК України.

ПДР України визначають учасником дорожнього руху особу, яка бере безпосередню участь у процесі руху дорогою як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин (п. 1.10. ПДР України). Виходячи з вищенаведених понять пішохода та понять інших учасників дорожнього руху, особи, які виконують роботи на дорозі (ремонт дороги або транспортного засобу, прибирання проїжджої частини, встановлення дорожніх знаків тощо), до останніх

(учасників дорожнього руху) не належать. Відповідно, на них не поширюються ПДР України.

Соціально-демографічна характеристика осіб, які вчинили злочинні порушення чинних на транспорті правил, має певні особливості, пов'язані перш за все з тим, що вони стосуються сфери руху транспортних засобів, а це, в свою чергу, знаходить відображення у таких соціально-демографічних показниках, як стать, вік, освіта тощо.

Вивчення судової практики показує, що до кримінальної відповідальності за порушення чинних на транспорті правил у 97 % випадків притягувались особи чоловічої статі. За категоріями особи, що вчинили такі порушення, розподілились таким чином: водії малих суден – 29,6 %; водії мопедів – 25,9 %; водії велосипедів – 21,3 %; пішоходи – 14,8 %; водії гужових повозок – 4,6 %; погоничі тварин – 3,7 %.

Наведені дані свідчать, що злочинні порушення чинних на транспорті правил вчиняються здебільшого водіями малих суден, мопедів (до визнання останнього у ПДР механічним транспортним засобом), велосипедів, пішоходами.

Про вік цих категорій осіб свідчать нижченаведені дані.

### **Вік осіб, що вчинили злочинні порушення чинних на транспорті правил**

Категорії осіб	Вік (років)		
	до 20	20-30	понад 30
водії суден	17, 2 %	51, 4 %	31, 4 %
водії мопедів	46, 2 %	38, 5 %	15, 3 %
водії велосипедів	63, 6 %	27, 3 %	9, 1 %
пішоходи	33, 3 %	43, 7 %	25 %
водії гужових повозок	–	25 %	75 %
погоничі тварин	–	66, 7 %	33, 3 %

Зазначимо, що 67 % зазначених осіб не проходили спеціальної підготовки з вивчення правил, які убезпечують рух тих чи інших видів транспорту.

Окремо слід зазначити на сезонності коливань злочинних порушень чинних на транспорті правил цими особами. Так, 71 % таких злочинів вчинено у період з квітня по жовтень місяць включно, тобто у період року, коли є можливість використання транспортних засобів відкритого типу (малі судна, мопеди, велосипеди).

Для окремих регіонів України характерними є певні види транспортних

засобів, порушення правил безпеки руху яких призводить до настання тяжких наслідків. Так, наприклад, для курортних зон, розташованих біля морського узбережжя, такими транспортними засобами виступають малі судна (водні мотоцикли, катери, моторні човни).

#### 4. Суб'єктивна сторона порушення чинних на транспорті правил

Суб'єктивна сторона злочину – це внутрішня сторона злочину, тобто психічна діяльність особи, що відображає ставлення її свідомості та волі до суспільно небезпечного діяння, котре нею вчиняється, і до його наслідків<sup>35</sup>.

Юридичними ознаками суб'єктивної сторони є вина, мотив, мета та емоційний стан особи під час вчинення злочину.

Диспозиція ст. 291 КК не визначає форми вини, а також не визначає як обов'язкові ознаки мотив та мету цього злочину.

Злочин, передбачений ст. 291 КК, не можна віднести до складів із змішаною (подвійною) формою вини, оскільки форма вини при злочинному порушенні чинних на транспорті правил повинна визначатись ставленням особи до заподіяння шкоди життю та здоров'ю людини, власності, тобто до суспільно небезпечних наслідків.

До злочинів зі змішаною (подвійною, складною) формою вини слід віднести такі матеріальні склади: 1) в яких діяння саме по собі без спричинених наслідків є закінченим злочином. У цьому випадку психічне ставлення особи до різних об'єктивних ознак може мати кілька форм: а) до діяння - прямий умисел, до наслідків – необережність (наприклад, угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна, якщо ці дії спричинили загибель людей чи інші тяжкі наслідки – ч. 3 ст. 278 КК); б) до діяння - прямий умисел, до наслідків – умисел або необережність (наприклад, протидія законній господарській діяльності, що заподіяла велику шкоду чи спричинила інші тяжкі наслідки – ч. 3 ст. 206 КК); в) до діяння - прямий умисел, до наслідків – прямий або непрямий умисел (наприклад, шахрайство з фінансовими ресурсами, що завдало великої матеріальної шкоди – ч. 2 ст. 222 КК); 2) склади, які мають два види якісно відмінні за характером і ступенем суспільної небезпечності злочинних наслідки одних і тих же дій винної особи та її різне психічне ставлення до кожного з цих наслідків (наприклад, умисне тяжке тілесне ушкодження, що спричинило смерть потерпілого – ч. 2 ст. 121 КК). У даних злочинах психічне ставлення до діяння та першого наслідку виражається у формі умислу, до інших наслідків – у формі необережності.

Злочинне порушення чинних на транспорті правил не належить до жодного з наведених видів злочинів, оскільки саме по собі порушення правил не є злочином, а психічне ставлення особи до будь-якого з наслідків цього діяння характеризується однією формою вини.

Стаття 291 КК передбачає настання кількох суспільно небезпечних наслідків: загибель однієї або більше людей; заподіяння тяжких тілесних ушкоджень хоча б одній людині; заподіяння середньої тяжкості тілесних ушкоджень хоча б одній людині; заподіяння великої матеріальної шкоди. Саме психічне ставлення особи до спричинення цих наслідків і визначає

---

<sup>35</sup> Кримінальне право України. Загальна частина / [М.І. Бажанов, Ю.В. Баулін, В.І. Борисов та ін.] – К.: Юрінком Інтер, 2005. – 480 с. – С. 159.

форму вини при порушенні чинних на транспорті правил.

Розглянемо, чи можливе настання кримінальної відповідальності за ст. 291 при умисному ставленні особи до спричинення зазначених у диспозиції статті суспільно небезпечних наслідків.

Інтелектуальна ознака прямого умислу характеризується усвідомленням суспільно небезпечного характеру свого діяння (дії або бездіяльності) і передбаченням його суспільно небезпечних наслідків. Усвідомлення суспільно небезпечного характеру діяння при прямому умислі містить розуміння фактичної сторони вчиненого, обставин, що характеризують об'єктивні ознаки складу злочину, в тому числі значущість об'єкта і предмета посягання, характеру діяння, місця, часу, способу його вчинення та інших обставин, а також розуміння соціального значення діяння, його соціальної шкідливості. Загальновідомо, що передбачення при прямому умислі має конкретний характер, адже у свідомості особи присутнє уявлення про можливі наслідки свого діяння, розвиток причинного зв'язку, а також про те, які можуть настати конкретні суспільно небезпечні наслідки. Вольова ознака прямого умислу – бажання настання передбачуваних суспільно небезпечних наслідків.

Якщо особа має чітке уявлення про розвиток причинного зв'язку, тобто що саме від порушення нею правил на транспорті, що убезпечують рух, буде спричинено або може бути спричинено шкоду життю, здоров'ю людей і (або) майну і бажає настання цих наслідків (чи окремого з них), це виключає можливість притягнення особи до кримінальної відповідальності за ст. 291 КК, оскільки за таких умов безпосереднім об'єктом злочинного посягання виступають саме життя, здоров'я людини або власність. Джерело ж підвищеної небезпеки – механічний транспортний засіб – виступає як знаряддя злочину, а порушення чинних на транспорті правил – як спосіб його вчинення. У цьому випадку залежно від наслідків відповідальність повинна наставати за статтями, що передбачають відповідальність за злочини проти життя або здоров'я особи чи власності.

Аналогічно повинно вирішуватись питання кваліфікації злочинного порушення чинних на транспорті правил і при непрямому умислі щодо настання суспільно небезпечних наслідків. Непрямий умисел відрізняється від прямого двома ознаками: перша, найбільш істотна, це вольова ознака – за прямого умислу особа бажає настання суспільно небезпечного наслідку як основного або проміжного результату (мети), а за непрямомого – воля особи не спрямована на досягнення такого наслідку, вона його не бажає, але все ж свідомо допускає його настання. Друга розпізнавальна ознака полягає в характері передбачення наслідків. Якщо за прямого умислу особа передбачає наслідки як можливий або як неминучий результат свого суспільно небезпечного діяння, то за непрямомого умислу вона передбачає тільки можливість (ймовірність) настання таких наслідків<sup>36</sup>.

---

<sup>36</sup> Кримінальне право України. Загальна частина / [М.І. Бажанов, Ю.В. Баулін, В.І. Борисов та ін.] – К.: Юрінком Інтер, 2005. – 480 с. – С. 167.

Таким чином, при непрямому умислі особа, яка порушує чинні на транспорті правила, чітко усвідомлює, що саме її конкретна дія чи бездіяльність може спричинити конкретний суспільно небезпечний наслідок – спричинення шкоди життю, здоров'ю людей і (або) майну. І, хоча в особи при непрямому умислі відсутнє бажання настання суспільно небезпечного наслідку, особа не спрямовує свою волю на його досягнення, вона все ж таки свідомо допускає настання цього наслідку. Іншими словами, особа допускає можливість спричинення шкоди життю, здоров'ю людини і (або) майну. При цьому особа або байдуже ставиться до можливого результату, або безпідставно розраховує на його ненастання. В такій ситуації безпосереднім об'єктом також виступають життя, здоров'я особи або відносини власності, тому діяння особи за описаних обставин потрібно кваліфікувати як злочини проти життя та здоров'я особи чи власності залежно від визначеності умислу.

Отже, злочин, передбачений ст. 291 КК, не може бути вчинений умисно. Про це свідчать і п. 8 Постанови Пленуму Верховного Суду України «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», який в цілому характеризує питання встановлення вини у злочинах, пов'язаних з порушенням чинних на транспорті правил (хоча знову ж таки невиправдано звужуючи кількість зазначених кримінально-правових норм). Відповідно до зазначеного пункту відповідальність за статтями 286 - 288, 415 КК настає лише за умови, що винна особа внаслідок порушення певних правил спричинила з необережності потерпілому середньої тяжкості чи тяжке тілесне ушкодження або його загибель. Якщо ж, порушуючи відповідні правила й усвідомлюючи суспільно небезпечний характер своїх дій, винний передбачав суспільно небезпечні наслідки і бажав або свідомо припускав їх настання, ці дії необхідно кваліфікувати за статтями КК, в яких встановлено відповідальність за умисні злочини проти життя та здоров'я особи.

Необережність поряд з умислом – це основна форма вини у кримінальному праві. Видами необережності є злочинна самовпевненість та злочинна недбалість. Саме необережність є тією формою вини, з якою може вчинитись злочинне порушення чинних на транспорті правил.

Оскільки КК визначає інтелектуальну ознаку злочинної самовпевненості лише через передбачення можливості настання суспільно небезпечних наслідків, на відміну від визначення умислу, у науці кримінального права постало питання, чи усвідомлює особа суспільну небезпечність своєї дії чи бездіяльності при самовпевненості. Стаття 11 КК містить поняття злочину, під яким розуміється передбачене КК суспільно небезпечне винне діяння (дія або бездіяльність), вчинене суб'єктом злочину. Таким чином, законодавець вказує на суспільну небезпечність діяння як обов'язкову ознаку, об'єктивну властивість злочину.

Злочинна самовпевненість завжди пов'язана з усвідомленим порушенням певних правил обережності, а тому особа при даному виді необережності завжди усвідомлює негативне значення можливих наслідків і

тому розраховує на певні обставини, які начебто здатні запобігти їх настанню. Порушення чинних на транспорті правил, навіть без спричинення суспільно небезпечних наслідків, становить адміністративне правопорушення, хоча, звичайно, суспільна небезпечність адміністративного діяння значно менша, ніж злочину. Тому, якщо особа розуміє факт порушення нею чинних на транспорті правил, вона вже усвідомлює суспільну небезпечність цього діяння як адміністративного правопорушення. А якщо особа при цьому ще й усвідомлює можливість настання таких суспільно небезпечних наслідків, як загибель людей або інших тяжких наслідків, то вона усвідомлює суспільну небезпечність не адміністративного правопорушення, а злочину. При цьому має місце передбачення так званої абстрактної можливості настання наслідків.

Отже, при злочинній самовпевненості особа передбачає, що подібне до вчинюваного нею порушення чинних на транспорті правил призводить до створення реальної можливості заподіяння шкоди життю, здоров'ю людей і (або) майну, однак упевнена, що вчинене саме нею порушення не повинне спричинити створення можливості настання суспільно небезпечних наслідків завдяки цілком реальним, певним обставинам, котрі за своїми властивостями, зв'язками мають здатність відвернути спричинення такої шкоди за рахунок великого досвіду керування транспортним засобом, сподівання на належну фізичну підготовку тощо.

При цьому варто зазначити, що винна особа не обов'язково повинна знати, який саме пункт чи пункти чинних на транспорті правил вона порушує. Достатньо, щоб особа усвідомлювала факт порушення правила в загальному вигляді, тобто знала, що правила, які регулюють її поведінку на транспорті в конкретному випадку прийняті та існують у встановленому порядку, містять перелік обов'язків учасників руху для конкретної ситуації, і вона порушує якісь його положення. Водночас, як вже зазначалось, обвинувальний акт або вирок суду повинен містити конкретний пункт(и) чинних на транспорті правил, порушений винною особою, внаслідок чого були спричинені загибель людей або інші тяжкі наслідки. Неприпустимим є звинувачення особи у вчиненні злочину, передбаченого ст. 291 КК, в результаті порушення загальних норм безпеки, не закріплених в нормативних актах у встановленому порядку.

Як свідчить вивчення кримінальних справ та проваджень, як під час досудового розслідування, так і в суді в окремих випадках не встановлюється не тільки пункт(и) правил, але й взагалі не зазначається, які саме чинні на транспорті правила порушила винна особа.

Типовим прикладом наведеної ситуації є вирок місцевого суду Шевченківського району м. Запоріжжя у справі В., в якому не зазначено порушені правила: «20.08.2001 р., близько 21-ї години, перебуваючи у стані алкогольного сп'яніння, В. керував мопедом «Карпати» і рухався вулицею 8 Березня в м. Запоріжжі з боку вул. Автодорожньої у напрямку вул. Куйбишева. Позаду на сідлі мопеда знаходився пасажир Г., який також перебував у стані алкогольного сп'яніння. У цей час у зустрічному напрямку

по своїй смузі рухався автомобіль ВАЗ-21013 під керуванням водія К. Наблизившись до АТП «Автотранссервіс», В. не впорався з керуванням мопедом, виїхав на зустрічну смугу і зіткнувся з автомобілем ВАЗ-21013, внаслідок чого пасажир мопеду Г. отримав тяжкі тілесні ушкодження, небезпечні для життя на момент спричинення<sup>37</sup>».

Злочинне порушення чинних на транспорті правил можливе й при вині у виді злочинної недбалості, яка характеризується відсутністю в особи усвідомлення суспільної небезпечності здійснюваної нею дії (або бездіяльності), а також відсутністю передбачення можливості настання суспільно небезпечних наслідків при обов'язку і можливості суб'єкта передбачити ці наслідки.

Обов'язок передбачити можливість настання небезпечних наслідків при вчиненні злочину, передбаченого ст. 291 КК, виходить із чинних на транспорті правил, що містяться в законодавчих та інших нормативних актах. Варто зазначити, що, відповідно до ч. 2 ст. 68 Конституції України, незнання законів не звільняє від юридичної відповідальності. Правовою підставою цього є передбачений Конституцією порядок опублікування і вступу закону в силу згідно з ч. 2 ст. 57: «Закони та інші нормативно-правові акти, що визначають права і обов'язки громадян, мають бути доведені до відома населення у порядку, встановленому законом». З цього випливає, якщо цей порядок був дотриманий, то діє презумпція знання закону всіма громадянами, а тому помилка суб'єкта, за загальним правилом, не виключає вини і кримінальної відповідальності<sup>38</sup>.

Отже, з наведених положень можна зробити такий висновок. Навіть тоді, коли особа не знає про існування чинних на транспорті правил, які вона порушує, але за своїми індивідуальними якостями (вік, освіта, стан здоров'я тощо) мала спроможність ознайомитись з ними, доведеними до відома населення у встановленому порядку, вона, за наявності всіх інших ознак складу злочину, підлягає кримінальній відповідальності.

При злочинній недбалості особа може усвідомлювати сам факт порушення нею чинних на транспорті правил, але не передбачати можливості настання суспільно небезпечних наслідків. У цьому випадку особа усвідомлює суспільну небезпечність свого діяння як адміністративного правопорушення при обов'язку та можливості усвідомлювати суспільну небезпечність його як злочину. В разі відсутності в особи усвідомлення факту порушення чинних на транспорті правил у неї, звичайно, відсутнє й усвідомлення суспільної небезпечності свого діяння при обов'язку та можливості це зробити.

Таким чином, психічне ставлення особи до злочинного порушення чинних на транспорті правил можливе лише у формі необережності у таких

---

<sup>37</sup> Кримінальна справа № 1-750/02 // Архів місцевого суду Шевченківського району м. Запоріжжя.

<sup>38</sup> Кримінальне право України. Загальна частина / [М.І. Бажанов, Ю.В. Баулін, В.І. Борисов та ін.] – К.: Юрінком Інтер, 2005. – 480 с. – С. 186.



варіантах: 1) особа усвідомлює, що порушує чинні на транспорті правила, які забезпечують рух, передбачає можливість настання шкідливих наслідків, але легковажно розраховує, що вони за даних конкретних обставин не настануть; 2) особа усвідомлює, що порушує чинні на транспорті правила, які забезпечують рух, але не передбачає можливості настання шкідливих наслідків, хоча повинна була і могла їх передбачити; 3) особа не усвідомлює, що порушує чинні на транспорті правила, які забезпечують рух, відповідно, не передбачає можливості настання шкідливих наслідків, хоча повинна була і могла усвідомлювати, що порушує їх і що в результаті можуть настати шкідливі наслідки. При цьому перший варіант відповідає необережності у виді злочинної самовпевненості, а другий та третій – у виді злочинної недбалості.

При характеристиці суб'єктивної сторони розглядуваного злочину недостатньо обмежуватись лише розглядом вини особи стосовно діяння. Психічне ставлення особи до вчинюваного нею діяння характеризується, окрім вини, також мотивом та метою, в основі яких лежать потреби та інтереси людини. Потреба являє собою суб'єктивне переживання людиною об'єктивного нестатку у матеріальних чи нематеріальних благах... Потреби – категорія об'єктивна, інтереси – суб'єктивна; потреба первинна, інтерес вторинний. Існування потреб не залежить від інтересу. Існування інтересу не може не залежати від потреб. Потреби породжують інтереси, а інтереси виражають характер потреб, розкривають їхній зміст... Таким чином, потреби та інтереси, що виражають два етапи одного явища, являють собою витoki людської активності<sup>39</sup>.

КК України не містить понять мотиву та мети злочину. Наука кримінального права, спираючись на дослідження інших галузей знань, зокрема, на дослідження психологів та філософів, розробила ці поняття: мотив злочину – це інтегральний психічний утвір, який спонукає особу до вчинення суспільно небезпечного діяння та є його підставою<sup>40</sup>; мета – уявлення про суспільно небезпечний наслідок злочину, про ту шкоду, що усвідомлює винний, яка настане для охоронюваних кримінальним законом відносин і яка, проте, є для нього бажаною<sup>41</sup>.

Злочин, передбачений ст. 291 КК, не може вчинюватись з мотивом та метою. При вчиненні такого злочину може йтися лише про мотиви та мету поведінки особи, які передували вчиненню та були наявними безпосередньо під час вчинення цього необережного злочину.

Мотиви поведінки (так само як і потреби та інтереси людини) за своїм характером та суспільною корисністю можна розділити на три основні групи: 1) позитивні (суспільно корисні); 2) нейтральні; 3) негативні (суспільно

<sup>39</sup> Филановский И.Г. Социально-психологическое отношение субъекта к преступлению / И.Г. Филановский. – Л.: Ленинградский ун-т, 1970. – 174 с. – С. 22-25.

<sup>40</sup> Савченко А.В. Мотив і мотивація злочину: Монографія / А.В. Савченко. – К.: Атіка, 2002. – 144 с. – С. 14.

<sup>41</sup> Кримінальне право України. Загальна частина / [М.І. Бажанов, Ю.В. Баулін, В.І. Борисов та ін.]. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – 480 с. – С. 182.

шкідливі). До мотивів першої групи слід віднести такі, які при застосуванні суспільно та законодавчо схвалених засобів і форм їх реалізації приводять до суспільно корисного результату (наприклад, коли людина, щоб не спізнитися до початку робочого дня, завчасно виходить на зупинку громадського транспорту). Якщо ж у наведеному прикладі людина, діючи з тим самим мотивом, порушує чинні на транспорті правила (перебігає дорогу поблизу транспорту, що рухається, тощо), то варто вести мову про застосування недозволених форм реалізації суспільно корисних мотивів. Оскільки в основі мотивів поведінки лежать потреби та інтереси людини, то можна говорити про те, що неправильно обрані способи та засоби задоволення суспільно корисних потреб та інтересів, аналогічно до задоволення негативних потреб та інтересів, призводять до вчинення правопорушень. У вивчених випадках порушення чинних на транспорті правил з мотивів першої групи було вчинено 49 % злочинів.

До мотивів другої групи слід віднести деякі види особистих мотивів: сором, образу, бажання не спізнитися на побачення, у магазин тощо. З цих мотивів у вивчених випадках вчинено 34 % злочинів.

До суспільно шкідливих мотивів поведінки, за наявності яких вчинено 17 % злочинів, слід віднести особисті низькі мотиви, такі як користь, помста, хуліганські мотиви тощо.

Мотив та мета поведінки особи, які передували вчиненню та були наявними безпосередньо під час вчинення злочинного порушення чинних на транспорті правил, на кваліфікацію діяння не впливають, проте потребують обов'язкового встановлення (як і вид необережної форми вини) під час проведення розслідування для подальшої індивідуалізації кримінальної відповідальності.

## Додаток 1

### Порівняльна таблиця суспільно небезпечних наслідків, передбачених ст. 276, 281, 283, 286-288, 291 КК України

Стаття КК України	Суспільно небезпечні наслідки, передбачені диспозицією норми
Ст. 276. Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту.	Ч. 1 – створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків;
	Ч. 2 – середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або велика матеріальна шкода;
	Ч. 3 – загибель людей.
Ст. 281. Порушення правил повітряних польотів.	Ч. 1 - створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків;
	Ч. 2 - середньої тяжкості тілесні ушкодження або велика матеріальна шкода;
	Ч. 3 – загибель людей.
Ст. 283. Самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда.	Ч. 1 – створення загрози загибелі людей чи настання інших тяжких наслідків або заподіяння шкоди здоров'ю потерпілого;
	Ч. 2 – загибель людей або інші тяжкі наслідки.
Ст. 286. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.	Ч. 1 - середньої тяжкості тілесне ушкодження;
	Ч. 2 – смерть потерпілого або тяжке тілесне ушкодження;
	Ч. 3 – загибель кількох осіб.
Ст. 287. Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації	Середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або смерть потерпілого
Ст. 288. Порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху	Середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або смерть потерпілого
Ст. 291. Порушення чинних на транспорті правил.	Загибель людей або інші тяжкі наслідки.

## Додаток 2

### Перелік нормативних актів, чинних на території України, що убезпечують рух на транспорті

Закон України “Про транспорт” від 10.11.94 р. поширює свою дію на всі види транспорту.

<b>1. На залізничному транспорті</b>
<p>1) <i>Закони України:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- “Про залізничний транспорт” від 04.07.1996 р.</li> <li>- “Про перевезення небезпечних вантажів” від 06.04.2000 р.</li> </ul>
<p>2) <i>Підзаконні нормативні акти:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Правила безпеки праці для працівників залізничних станцій і вокзалів, затверджені наказом Державного комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду від 12.03.2007 р. № 44.</li> <li>- Правила безпеки громадян на залізничному транспорті України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 19.02.98 р. № 54.</li> <li>- Статут залізниць України, затверджений постановою Кабінету міністрів України від 06.04.98 р. № 457.</li> <li>- Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв’язку України від 27.12.2006 р. № 1196.</li> <li>- Правила поведінки громадян на залізничному транспорті, затверджені постановою Кабінету міністрів України від 10.11.95 р. № 903.</li> <li>- Правила пожежної безпеки на залізничному транспорті, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 01.07.97 р. № 240.</li> <li>- Правила технічної експлуатації залізниць України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 20.12.96 р. № 411.</li> <li>- Правила ядерної та радіаційної безпеки при перевезенні радіоактивних матеріалів (ПБПРМ-2006), затверджені наказом Державного комітету ядерного регулювання України від 30.08.2006 р. № 132.</li> </ul>
<b>2. На морському та річковому транспорті</b>
<p>1) <i>Міжнародні договори, до яких приєдналася Україна:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Конвенція про міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 р., приєднання до якої затверджено постановою Верховної Ради України від 17.11.92 р. № 2785-12.</li> </ul>
<p>2) <i>Кодекси України:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Водний кодекс України від 06.06.95 р.</li> <li>- Кодекс торговельного мореплавства від 23.05.95 р.</li> </ul>

3) *Закон України “Про перевезення небезпечних вантажів”* від 06.04.2000 р.

4) *Підзаконні нормативні акти:*

- Статут внутрішнього водного транспорту, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 15.10.55 р. № 1801.
- Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 р. № 91.
- Інструкція з боротьби за живучість суден внутрішнього плавання, затверджена наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 04.11.2004 р. № 963.
- Правила плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01.08.2007 р. № 655.
- Правила плавання суден Керч-Єнікальським каналом і підхідними каналами до нього, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 09.10.2002 р. № 721.
- Правила плавання кораблів і суден у бухтах, на рейдах м. Севастополя і на підходах до нього, затверджені наказом Мінтрансу України від 05.09.2002 р. № 626.

### **3. На автомобільному транспорті**

1) *Міжнародні договори, до яких приєдналася Україна:*

- Протокол про дорожні знаки та сигнали, прийнятий у Женеві 19.09.49 р.
- Конвенція про дорожні знаки та сигнали, прийнята у Вені 08.11.68 р.
- Конвенція про дорожній рух, прийнята у Вені 08.11.68 р.

2) *Закони України:*

- “Про дорожній рух” від 30.06.93 р.
- “Про автомобільний транспорт” від 05.04.2001 р.
- “Про перевезення небезпечних вантажів” від 06.04.2000 р.

3) *Підзаконні нормативні акти:*

- Статут автомобільного транспорту УРСР, затверджений постановою Ради Міністрів УРСР від 27.06.69 р. № 401.
- Правила дорожнього руху України, затверджені постановою Кабінету міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306.
- Правила пожежної безпеки для підприємств і організацій автомобільного транспорту України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 21.12.98 р. № 527.
- Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правила користування ними та охорони, затверджені постановою Кабінету міністрів України від 30.03.94 р. № 198.

<b>4. На авіаційному транспорті</b>	
1)	<i>Міжнародні договори, до яких приєдналася Україна:</i>
-	Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07.12.44 р., до якої СРСР приєднався 14.11.1970 р.
-	Монреальська конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації від 23.09.1971 р., ратифікована УРСР 16.01.1973 р.
-	Гельсінкський договір з відкритого неба від 24.03.1992 р., ратифікований Україною 02.03.2000 р.
2)	Повітряний кодекс України від 04.05.93 р.
3)	<i>Закон України “Про перевезення небезпечних вантажів”</i> від 06.04.2000 р.
4)	<i>Підзаконні нормативні акти:</i>
-	Правила польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 16.04.2003 р. № 293.
-	Положення про об’єднану цивільно-військову систему організації повітряного руху України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 19.07.1999 р. № 1281.
-	Положення про використання повітряного простору України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 29.03.2002 р. № 401.
-	Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджені наказом Державіаслужби від 14.03.2006 р. № 187
-	Правила польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 16.04.2003 р. № 293.
-	Правила проведення спеціального догляду повітряних суден цивільної авіації України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 04.12.97 р. № 412.
-	Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні, затверджені наказом Державіаслужби від 31.01.2006 р. № 67.
-	Правила ядерної та радіаційної безпеки при перевезенні радіоактивних матеріалів (ПБПРМ-2006), затверджені наказом Державного комітету ядерного регулювання України від 30.08.2006 р. № 132.
<b>5. На міському електротранспорті</b>	
1)	<i>Міжнародні договори, до яких приєдналася Україна:</i>
-	Протокол про дорожні знаки та сигнали, прийнятий у Женеві 19.09.49 р.
-	Конвенція про дорожні знаки та сигнали, прийнята у Вені 08.11.68 р.
-	Конвенція про дорожній рух, прийнята у Вені 08.11.68 р.
2)	<i>Закони України:</i>
-	“Про дорожній рух” від 30.06.93 р.
-	“Про міський електричний транспорт” від 29.06.2004 р.
3)	<i>Підзаконні нормативні акти:</i>

- Правила дорожнього руху України, затверджені постановою Кабінету міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306.
- Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правила користування ними та охорони, затверджені постановою Кабінету міністрів України від 30.03.94 р. № 198.
- Правила користування трамваєм і тролейбусом у містах України, затверджені наказом Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09.10.2006 р. № 329.
- Правила експлуатації трамвая та тролейбуса, затверджені наказом Державного комітету України по житлово-комунальному господарству від 10.12.96 р. № 103.
- Правила охорони праці на міському електричному транспорті, затверджені наказом Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи від 21.08.2006 р. № 546.
- Правила пожежної безпеки в метрополітенах, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 06.12.99 р. № 586.
- Правила користування Дніпропетровським метрополітеном, затверджені наказом Мінтрансзв'язку України від 22.12.04 р. № 1119.
- Правила користування Харківським метрополітеном, затверджені наказом Мінтрансу України від 10.08.04 р. № 712.
- Правила технічної експлуатації Харківського та Дніпропетровського метрополітенів, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 04.11.2003 р. № 854.
- Інструкція з руху поїздів і маневрової роботи на Харківському та Дніпропетровському метрополітенах, затверджена наказом Міністерства транспорту України від 04.11.2003 р. № 854.
- Правила користування метрополітеном, затверджені Київською державною адміністрацією 20.01.1995 р.
- Правила будови і безпечної експлуатації підйомників, затверджені наказом Держнаглядохоронпраці України від 08.12.2003 р. № 232.
- Правила влаштування і безпечної експлуатації витягів буксирних канатних для гірськолижників, затверджені наказом Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи від 03.08.2006 р. № 499.
- Правила будови і безпечної експлуатації пасажирських підвісних канатних доріг, затверджені Держгіртехнаглядом СРСР 28.05.74 р.
- Правила будови і безпечної експлуатації вантажних підвісних канатних доріг, затверджені Держгіртехнаглядом СРСР 22.12.87 р.
- Правила будови, утримання та технічного огляду скісних рейко-канатних підйомників (фунікулерів), затверджені Держгіртехнаглядом СРСР 07.12.54 р.

Навчальне видання

*Бабанін Сергій Володимирович*

КВАЛІФІКАЦІЯ ПОРУШЕННЯ  
ЧИННИХ НА ТРАНСПОРТІ ПРАВИЛ

*Методичні рекомендації*

*Видання друкується в авторській редакції*

Відповідальний редактор Біла К. О.

Підп. до друку 21.11.19. Формат 60x84 <sup>1</sup>/<sub>16</sub>.  
Ум. друк. арк. 2,75. Тираж 50 пр. Зам. № 1119-04/4.

Видавець та виготовлювач СПД Біла К. О.

Свідоцтво про внесення до Державного реєстру  
суб'єктів видавничої справи ДК № 3618 від 06.11.09

Надруковано на поліграфічній базі видавця Білої К. О.  
Україна, 49000, м. Дніпро, пр. Д. Яворницького, 111, оф. 2  
+38 (099) 7805049; +38 (067) 2100256  
www.impact.dp.ua e-mail: impact.dnepr@gmail.com