**КРИМІНАЛЬНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ**

**Питання теми:**

1. Загальна характеристика кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

2. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту, вчинювані працівниками транспорту та особами, які здійснюють їх ремонт.

3. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, пов’язані з пошкодженням шляхів сполучення або транспортних засобів.

4. Кримінальні правопорушення, пов'язані з угоном, захопленням транспорту або вчиненням інших умисних дій, що дезорганізують його діяльність.

5. Кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту.

6. Кримінальні правопорушення пов'язані з порушенням чинних на транспорті правил.

7. Інші кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

**РЕКОМЕНДОВАНА Література:**

1. Конституція України. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. 141 с. URL: http://zakon1.rada.gov.ua/
2. Рішення Європейського Суду з прав людини від 17.07.2014. Справа «Омельченко проти України» (Заява № 34592/06) URL: <http://ovu.com.ua/articles/24103-sprava-omelchenko-proti-ukrayini-zayava-34592-06>
3. Кримінальний кодекс України вiд 05.04.2001 № 2341-III: за станом на травень 2016 р. Відомості Верховної Ради України. 2001. № 25. 26. 131 с.: URL: <http://www.zakon1.rada.gov.ua/>
4. [Кодекс України про адміністративні правопорушення,](http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/80731-10) Верховна Рада УРСР; Кодекс України, Закон, Кодекс від 07.12.1984 № 8073-X. Відомості Верховної Ради Української РСР (ВВР) 1984, додаток до № 51, ст.1122
5. [Кримінальний процесуальний кодекс України](http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/4651-17), Верховна Рада України; Кодекс України, Закон, Кодекс від 13.04.2012 № 4651-VI. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2013, № 9-10, № 11-12, № 13, ст.88
6. Про виконання рішень та застосування практики Європейського суду з прав людини : Закон України від 23 лютого 2006 р. № 3477-IV. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2006. № 30. Ст. 260.
7. Про міжнародні договори України: Закон України від 29 червня 2004 р. № 1906-IV. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2004. № 50. Ст. 540.
8. Про судоустрій і статус суддів. Закон України від 2 червня 2016 року  
   № 1402-VIII . URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1402-19/print
9. Про внесення зміни до Кримінального кодексу України щодо кримінальної відповідальності за фінансування сепаратизму. Відомості Верховної Ради (ВВР), 2014, № 32, ст.1125
10. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері державної антикорупційної політики у зв’язку з виконанням Плану дій щодо лібералізації Європейським Союзом візового режиму для України. Відомості Верховної Ради (ВВР), 2014, № 28, ст.937
11. Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України. Відомості Верховної Ради (ВВР), 2014, № 26, ст.892
12. Про внесення змін до Закону України "Про Державну службу спеціального зв’язку та захисту інформації України". Відомості Верховної Ради (ВВР), 2006, № 30, ст.258
13. Про внесення змін до Закону України "Про вибори Президента України" та деяких інших законодавчих актів України щодо техніко-юридичного вдосконалення виборчого процесу. Відомості Верховної Ради (ВВР), 2014, № 16, ст.582
14. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо припинення норм законів, схвалених 16 січня 2014 року. Відомості Верховної Ради (ВВР), 2014, № 17, ст.593
15. Про внесення змін до Кримінального та Кримінального процесуального кодексів України щодо імплементації до національного законодавства положень статті 19 Конвенції ООН проти корупції. Відомості Верховної Ради (ВВР), 2014, № 12, ст.188
16. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо гуманізації відповідальності за правопорушення у сфері господарської діяльності : Закон України від 15 листоп. 2011 р. № 4025-VI URL: <http://www.zakon1.rada.gov.ua/>
17. [Про внесення змін до Кримінально-виконавчого кодексу України щодо адаптації правового статусу засудженого до європейських стандартів](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1186-18) Закон України від 08.04.2014 № 1186-VII
18. Проект Кодексу України про кримінальні проступки: URL: http://www.rada.gov.ua/~k\_zakon\_pr/code\_crim.rtf
19. «Про вищу освіту». Закон України від 1 липня 2014 року № 1556-VII. Голос України від 06.08.2014 № 148
20. Кримінальне право. Особлива частина : підручник. за ред.: А. С. Беніцький [та ін.]. К. : Істина, 2011. 1112 с.
21. Кримінальне право України. Особлива частина : навч.-метод. посіб. Міжнар. гуманіт. ун-т. К. : Фенікс, 2012. 112 с.
22. Кримінальне право України. Особлива частина : підручник відп. ред. Є. Л. Стрельцов. 5-те вид. Х. : Одіссей, 2010. 328 с.
23. Кримінальне право України. Загальна частина : підручник за ред.: В. В. Сташиса, В. Я. Тація. 4-е вид., переробл. і допов. Х. : Право, 2010. 456 с.
24. Кримінальне право України. Особлива частина : підручник за ред.: В. В. Сташиса, В. Я. Тація. 4-е вид., переробл. і допов. Х. : Право, 2010. 608 с.
25. Кримінальний кодекс України : наук.-практ. комент. : у 2 т. за заг. ред.: В. Я. Тацій [та ін.]. 5-те вид., допов. Х. : Право, 2013. Т. 1–2.
26. Кузнецов В. В. Теорія кваліфікації кримінальних правопорушень : підручник В. В. Кузнецов, А. В. Савченко. К. : Алерта, 2012. 316 с.
27. Про транспорт Закон України від 10.11.1994 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр
28. Про міський електричний транспорт Закон України від 29.06.2004 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15
29. Про залізничний транспорт Закон України від 4.07.1996 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-вр
30. Про дорожній рух Закон України від 30.06.1993 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12
31. Про автомобільний транспорт Закон України від 5.04.2001 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14
32. Про трубопровідний транспорт Закон України від 15.05.1996 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/192/96-вр
33. Правила дорожнього руху. Затверджені постановою Кабінету Міністрів України № 1306 від 10.10.2001 р. зі змінами та доповненнями.
34. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху та експлуатації, а також про адміністративні правопорушення на транспорті. – Постанова № 14 Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 р.
35. Печук, І. С. Кримінально-правова характеристика суб’єкта кримінального правопорушення в складі порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, в Україні. Право і суспільство. 2015. № 1. С. 224-230
36. Плужнік, О. І. Кримінальна відповідальність за транспортні кримінальні правопорушення за законодавством України та Азербайджанської Республіки: окремі аспекти порівняльно-правового дослідження. Організаційно-правові засади боротьби з правопорушеннями на транспорті : матеріали всеукраїн. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 29 листопада 2013 р.). Одеса, 2013. С. 203-204
37. Печук, Ілля Сергійович. Проблеми класифікації кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Вісник Кримінологічної асоціації України. Харків, 2014. № 7. С. 187-194
38. Бабанін, Сергій Володимирович (к.ю.н.). Предмет порушення чинних на транспорті правил. Вісник Кримінологічної асоціації України : зб. наук. праць. Харків, 2012. № 2. С. 30-37
39. Труш, І. В. Деякі проблемні питання суб’єкта кримінального правопорушення, передбаченого у статті 286 КК України. Протидія кримінальне правопорушенняності: теорія та практика : зб. матеріалів ІІІ міжвузів. наук.-практ. конф. студентів, курсантів, аспірантів та молодих учених (м. Київ- Луганськ, 21 жовтня 2011 р.). Луганськ, 2012. С. 161-164
40. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо припинення норм законів, схвалених 16 січня 2014 року Закон України від 23 лютого 2014 року  
    № 767-VII URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/767-18#n93
41. Про внесення змін до Кримінального кодексу України Закон України від 8 квітня 2014 року  
    № 1183-VII URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1183-18#n27

**I. Загальна характеристика кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту**

Кримінальний кодекс України виокремлює захист безпечного функціонування транспорту. Відносини, пов'язані з діяльністю транспорту в Україні, регулюються Законом України Про транспорт, кодексами окремих видів транспорту та іншими законодавчими і нормативними актами України. Єдину транспортну систему України складають: залізничний, морський, річковий, авіаційний, автомобільний, магістральний трубопровідний та деякі інші види транспорту. Експлуатація транспортної системи в Україні повинна забезпечити безпеку життя і здоров'я громадян, збереження вантажів, що перевозяться, охорону навколишнього середовища.

Окремий розділ "Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту" обіймає 18 кримінально-правових норм.

Одним з критеріїв побудови структурованої системи кримінально-правових норм є ступінь тяжкості кримінальних правопорушень, яка врахована при їх класифікації (ст. 12 КК). У розділі, що включає склади кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, ці діяння розташовані переважно за вказаним критерієм, оскільки вони створюють як загрозу, так і реальні наслідки щодо заподіяння шкоди життю, здоров'ю та іншим суспільним відносинам.

З огляду класифікації вбачається, що серед кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту 10 складів кримінальних правопорушень – особливо тяжкі. Переважну їх частину складають діяння, що пов’язані з порушенням правил безпеки руху або експлуатації транспорту чи умисними посяганнями на функціонування залізничного, водного, повітряного транспорту, його підприємства чи працівників.

Зазначений розділ містить ще три склади особливо тяжких кримінальних правопорушень: порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (ч. 3 ст. 286), незаконне заволодіння транспортним засобом (ч. 3 ст. 289) і пошкодження об’єктів магістральних нафто–, газо– та нафтопродуктопроводів (ч. 3 ст. 292).

На початку визначено кримінальні правопорушення, що вчинюються на залізничному, водному чи повітряному транспорті (статті 276–285), далі – на автомобільному та міському електротранспорті (статті 286–290). Завершують розділ кримінальні правопорушення, пов'язані з порушенням чинних на транспорті правил та пошкодженням магістральних трубопроводів (статті 291 і 292 КК).

В основі такої класифікації знаходиться тяжкість кримінального правопорушення, а також вид транспорту, яким він вчиняється. До уваги приймаються також об'єкти кримінальних правопорушень посягань, не залишаються поза нею і форми злочинної поведінки, наприклад, недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку (ст. 276 КК).

Існує розподіл кримінальних правопорушень у залежності від суб'єкта: а) кримінальні правопорушення, що вчинюються працівниками транспорту; б) кримінальні правопорушення, що вчинюються особами, які керують транспортними засобами; в) кримінальні правопорушення, що вчинюються іншими особами.

Є пропозиція більш загальної схеми класифікації транспортних кримінальних правопорушень: кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту; інші кримінальні правопорушення, пов'язані з транспортними засобами; військові транспортні кримінальні правопорушення.

Аналіз наведених точок зору свідчить, що в їх основу покладено різні критерії, особливості суб'єктів, види транспортних засобів, середовище руху, власність, що в цілому вони не суперечать поглядам на сучасну транспортну систему. Проте класифікація кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту повинна, перш за все, враховувати сутність кримінальних правопорушень діянь, а також конкретний вид транспорту, що дозволяє здійснити їх **розподіл за такими групами:**

1) кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації залізничного, водного або повітряного транспорту, вчинювані працівниками транспорту та особами, якіздійснюють їх ремонт (ст.ст. 276, 276-1 КК);

2) кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, пов’язані з пошкодженням шляхів сполучення або транспортних засобів (ст. 277; ст. 292);

3) кримінальні правопорушення, пов'язані з угоном, заволодінням та захопленням транспорту або вчиненням інших умисних дій, що дезорганізують його діяльність(ст. ст. 278; 279; 280; 289 КК);

4) кримінальні правопорушення, пов'язані з порушенням правил повітряних польотів або використанням повітряного простору (ст.ст. 281; 282);

5) кримінальні правопорушення, пов'язані з порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (ст.ст. 286; 287; 288 КК);

6) кримінальні правопорушення, пов'язані з порушенням чинних на транспорті правил (ст.ст. 291; ст.283);

7) кримінальні правопорушення, пов'язані з ненаданням допомоги судну та особам, що зазнали лиха (ст.ст. 284; 285);

8) інші кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту (ст. 290).

**ВИСНОВКИ З ПЕРШОГО ПИТАННЯ**

Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту – це передбачені кримінальним законом України умисні та необережні суспільно небезпечні діяння, що посягають на безпеку руху, експлуатацію або нормальну роботу залізничного, повітряного, водного, магістрального трубопровідного, автомобільного та міського електричного транспорту шляхом заподіяння або загрози заподіяння шкоди здоров'ю, життю або власності.

У межах визначеної класифікації необхідно провести загальний аналіз складів кримінальних правопорушень, що утворюють кожну із зазначених груп.

**II. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту, вчинювані працівниками транспорту та особами, які здійснюють їх ремонт (ст.ст. 276 та 276-1)**

Об'єктом кримінального правопорушення за ст. 276 КК України є громадська безпека у сфері використання залізничного, водного та повітряного транспорту або безпека його функціонування, руху, експлуатації транспортних засобів, засобів сигналізації та зв'язку залізничного, водного та повітряного транспорту, а також безпека здоров'я, життя громадян, власність, а також довкілля.

Об'єктивна сторона кримінального правопорушення полягає в сукупності таких ознак: а) порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту чи недоброякісний ремонт транспортних засобів, залізничних колій, засобів сигналізації та зв'язку, залізничного, водного або повітряного транспорту; б) наслідків, передбачених у диспозиції ч. 2 або 3 ст. 276, або створення небезпеки настання таких чи інших тяжких наслідків (ч. 1 ст. 276); в) причинного зв'язку між порушенням зазначених правил та наслідками чи загрозою їх настання.

Залізничний транспорт *–* це механічний рейковий транспорт, який включає залізничні шляхи сполучення, рухомий склад локомотивів (тепловози, електровози, паровози), вагони, цистерни, платформи, крани тощо. Це також мережа під'їзних шляхів, рухомого складу підприємств та організацій, а також метрополітен. Теорія кримінального права, слідча та судова практика не відносять до залізничного транспорту міський електричний транспорт (трамвай, фунікулер). Безпека руху та експлуатації залізничного транспорту регулюється Статутом залізниць України, Правилами технічної експлуатації залізниць України, Інструкцією із сигналізації на залізницях України. Види транспортних подій передбачені Положенням про класифікацію транспортних подій на залізницях України.

Водний транспорт – це морський, річковий та озерний транспорт, тобто пасажирські, вантажні, риболовецькі та інші судна (теплоходи, сейнери, буксири, земснаряди тощо), водні шляхи та комунікації. Маломірні судна (човни, байдарки, яхти тощо), баржі, стаціонарні платформи незалежно від форм власності на них, не відносяться до водного транспорту в розумінні ст.276. Належність судна не впливає на кваліфікацію кримінального правопорушення, крім випадків, що можуть стосуватися військових суден.

Відносини безпеки судноплавства регулюють “Кодекс торговельного мореплавства України”, “Положення про капітана морського торговельного порту України”, інші нормативні акти, а також відповідні програми.

Повітряний транспорт включає повітряні судна – літальні апарати, що тримаються в атмосфері за рахунок їх взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні, і здатні маневрувати в тривимірному просторі – ч.2 ст.15 Повітряного кодексу України, а саме: літаки, гелікоптери, аеростати, дирижаблі, планери, мотодельтоплани тощо. Структуру повітряного транспорту утворюють аеропорти, аеродроми, майданчики для гелікоптерів та їх комунікації.

Види авіаційних пригод та порядок їх розслідування визначено у “Правилах розслідування авіаційних подій з цивільними повітряними суднами в Україні”.

Диспозиція ст. 276 бланкетна та вимагає звертання до нормативних актів, чинних на залізничному, водному і повітряному транспорті. Порушення правил безпеки руху та експлуатації цих видів транспорту вчиняється шляхом дії або бездіяльності. Необхідними складовими елементами об'єктивної сторони кримінального правопорушення є порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту або недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку.

Діяння може утворювати склад кримінального правопорушення лише у тому випадку, коли воно виражене в порушенні встановлених правил шляхом дії чи бездіяльності або сполученням цих видів злочинної поведінки.

Діяння, що входить в об'єктивну сторону кримінального правопорушення, може полягати у недоброякісному ремонті рухомого складу (локомотивів, вагонів, теплоходів, літаків тощо), залізничних колій, полотна, стрілочних переводів та переїздів, засобів сигналізації (наприклад, бакенів), засобів зв'язку. Таким є ремонт з відступом від визначених стандартів, від певної технології, не усунення окремих несправностей тощо, коли транспортні засоби та інші предмети після ремонту у встановленому порядку передані до експлуатації.

Встановлення причинного зв'язку тісно пов'язане з питанням встановлення винних осіб, що вимагає з'ясування таких обставин: на кого з працівників транспорту покладався обов’язок забезпечити дотримання правил безпеки руху або експлуатації транспорту під час пригоди; хто саме допустив порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту; які конкретно правила порушені, в чому це виявилося та в силу чого сталося.

Створення небезпеки (ч. 1 ст. 276) – це створення внаслідок порушення правил або недоброякісного ремонту такої обстановки, за якої настання відповідних наслідків було б неминучим, але не сталося внаслідок втручання інших осіб або обставин. Якщо порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту чи недоброякісний ремонт за конкретних обставин не могли створити таку небезпеку, склад кримінального правопорушення, передбачений ч. 1 ст. 276, відсутній.

Небезпека для життя людей (ч. 1 ст. 276) – це реальна можливість загибелі одного або декількох потерпілих.

Небезпека настання інших тяжких наслідків є оціночним поняттям, визначення якого залежить від фактичних обставин справи. Судова практика до інших тяжких наслідків відносить: заподіяння середньої тяжкості або тяжких тілесних ушкоджень двом і більше потерпілим, заподіяння великої матеріальної шкоди внаслідок загибелі вантажу, пошкодження рухомого складу або суден до непридатності їх подальшої експлуатації, значну шкоду навколишньому природному середовищу тощо.

Частина 2 ст.276 встановлює відповідальність за дії, передбачені ч. 1 цієї статті, якщо вони спричинили одному або декільком потерпілим середньої тяжкості чи тяжких тілесних ушкоджень або заподіяли велику матеріальну шкоду. За ч. 3 ст. 276 кваліфікуються діяння, передбачені ч. 1 і 2 цієї статті, якщо вони спричинили загибель людей, тобто смерть однієї або декількох осіб. Заподіяння з необережності потерпілому смерті охоплюється ст. 276 і не потребує додаткової кваліфікації.

Суб'єктивна сторона кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 276, може характеризуватися такими різновидами вини, як кримінально протиправнаа самовпевненість і непрямий умисел щодо можливих наслідків, зазначених у ч.1 ст.276, що фактично не настали. Суб'єктивна сторона діянь, передбачених ч.2 і 3 ст.276, характеризується необережною формою вини (кримінальною протиправною самовпевненістю або кримінальною протиправною недбалістю). До самої дії чи бездіяльності, що входить в об'єктивну сторону кримінального правопорушення, винний може відноситися як необережно, так і умисно.

Суб'єктом кримінального правопорушення може бути тільки працівник залізничного, водного або повітряного транспорту. Це також можуть бути працівники відомчої залізниці, метрополітену, особи, які працюють на риболовецьких, науково-дослідних та інших суднах.

Суб'єкт кримінального правопорушення наділений сукупністю двох ознак: а) перебування на службі чи роботі на відповідному виді транспорту; б) пов'язаність його діяльності з виконанням обов'язків по безпеці руху, експлуатації чи ремонту транспортних засобів, шляхів, засобів сигналізації або зв'язку.

Дії посадових осіб зазначених видів транспорту, які не порушили правил безпеки руху або експлуатації транспорту, але давали (не давали) розпоряджень, наказів, вказівок щодо такої діяльності, внаслідок чого такі порушення були припущені іншими працівниками транспорту, за наявності інших ознак можуть нести відповідальність за службову недбалість за ст. 367.

Відповідальність за ст. 276 настає з 16-річного віку, але фактично такі посади на транспорті обіймають особи не молодше 18 років.

**Стаття 276-1. Здійснення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом у алкогольного стані сп’яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин.**

Враховуючи високий рівень небезпеки неналежного виконання професійної діяльності членами екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчерами управління повітряним рухом, що створює занозу аварій та авіакатастроф з численними людськими жертвами, а також великими матеріальними втратами, техногенних аварій та катастроф, враховуючи неодноразові такі факти у світовій, а також вітчизняній авіації, законодавець встановив кримінальну відповідальність за виконання переліченими особами своїх професійних обов'язків у стані сп’яніння.

**Об'єктом кримінального правопорушення** є безпека правил безпеки повітряних польотів, а також експлуатації повітряних суден, призначених забезпечувати безпеку людей (пасажирів, членів екіпажу, персоналу підприємств, людей, які перебувають на землі)

Ознаками **об'єктивної сторони кримінального правопорушення** є:

1. **діяння** у виді здійснення будь-якої професійної діяльності члена екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером, вчинюване у
2. стані (**обстановка**) алкогольного сп’яніння або впливом наркотичних чи психотропних речовин.

По суті, вказані діяння є одним із видів порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту, передбачених ст. 276 КК, але без наслідків у виді реальної небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків, а лише у виді потенційної такої небезпеки.

**Суб'єкт кримінального правопорушення** члени екіпажу повітряного судна, диспетчерами управління повітряним рухом під час виконання своїх професійних обов'язків.

**Суб'єктивна сторона кримінального правопорушення** характеризується прямим умислом. Винна особа усвідомлює факт перебування у стані сп’яніння і бажає виконувати свої професійні обов’язки у такому стані.

За конструкцією склад кримінального правопорушення формальний.

**III. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, пов’язані з пошкодженням шляхів сполучення або транспортних засобів**

**Стаття 277 КК** встановлює кримінальну відповідальність за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. Об’єктом кримінального правопорушення є безпека руху або експлуатації транспорту та його нормальна робота, життя та здоров’я людей, власність, а також довкілля.

Предметом кримінального правопорушення є шляхи сполучення (залізниця), споруди на шляхах сполучення (шляхопроводи та ін.), рухомий склад залізниці, судна (транспортні засоби повітряного та водного транспорту), а також їх комунікації, засоби зв'язку чи сигналізації, крім трубопровідного, а також автомобілів, автобусів, тролейбусів, трамваїв, вагонів фунікулера, канатних та монорейкових доріг).

Окрім видів рухомого складу та інших транспортних засобів, розглянутих раніше, зазначимо, що до споруд на шляхах сполучень треба відносити пасажирські й вантажні платформи, мости, віадуки, шляхопроводи, тунелі, естакади, гідровузли, шлюзи, причали тощо. Засоби зв'язку чи сигналізації – це світлофори, семафори, радіостанції, радіомаяки, радіопеленгатори, локатори, телефони тощо. Споруди, що не забезпечують безпеку руху зазначених видів транспорту, не відносяться до предмета цього кримінального правопорушення.

**З об’єктивної сторони** кримінальне правопорушення може бути вчинено шляхом умисного руйнування або пошкодження шляхів сполучення, транспортних засобів, їх комунікацій, засобів зв'язку чи сигналізації.

Під **руйнуванням** транспортних засобів та інших транспортних комунікацій треба розуміти повне або часткове їх знищення і непридатність до подальшого цільового використання (вибух на залізниці, спалення рухомого складу, руйнування залізничних мостів, знищення злітних смуг, затоплення судна тощо).

**Пошкодження** предметів кримінального правопорушення – це приведення їх у такий стан, коли вони частково або тимчасово втрачають здатність до використання за призначенням (розгвинчування рейок, обрив телефонних або телеграфних проводів, приведення до непридатності використання букс вагонів тощо).

**Під іншими діями**, спрямованими на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан, треба розуміти такі дії, як вимикання засобів зв'язку чи сигналізації або їх блокування, влаштування перешкод для сприйняття знаків, сигналів та іншої інформації, припинення подачі енергії в контактну мережу тощо. Вказані дії визнаються кримінальними правопорушеннями тільки за умови, якщо це спричинило або могло спричинити порушення нормальної роботи зазначених у статті видів транспорту.

**Кримінальне правопорушення є закінченим** з моменту руйнування або пошкодження шляхів сполучення, транспортних засобів чи вчинення інших дій, спрямованих на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан, якщо це мало наступні наслідки: спричинило чи могло спричинити аварію поїзда, судна або порушило нормальну роботу транспорту, або створило небезпеку для життя людей чи настання інших тяжких наслідків. За конструкцією – матеріальний.

Як **аварію** слід розглядати транспортну подію, яка не потягла тяжких наслідків. Під **порушенням нормальної роботи транспорту** слід вважати порушення розкладу, графіку руху поїздів чи водних або повітряних суден, суттєве ускладнення подальшого пересування пасажирів та вантажів. Що стосується створення небезпеки для життя людей чи настання інших тяжких наслідків, вона розглядається аналогічно відповідній ознаці ст. 276 КК.

**Суб'єктивна сторона кримінального правопорушення** характеризується прямим або непрямим умислом щодо руйнування або пошкодження шляхів сполучення, споруд на них, рухомого складу або суден, засобів зв'язку чи сигналізації, стосовно ж аварії поїзда, судна або порушення нормальної роботи транспорту чи можливості їх настання – умислом або необережністю.

Психічне відношення суб’єкта кримінального правопорушення до наслідків, що передбачені у ч. 2 і 3 ст.277, має бути необережним. Суб'єктом кримінального правопорушення може бути фізична осудна особа, яка досягла до моменту вчинення кримінального правопорушення 14-річного віку.

**Частина 2 ст. 277** встановлює відповідальність за дії, передбачені ч. 1 цієї статті, якщо вони спричинили одному або декільком потерпілим середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або завдали великої матеріальної шкоди, що визначається з урахуванням її розміру та інших конкретних обставин справи.

**За ч. 3 ст. 277** кваліфікуються діяння, передбачені ч. 1 і 2 цієї статті, якщо вони спричинили загибель людей, тобто смерть однієї або декількох осіб. Заподіяння потерпілому смерті охоплюється ст. 277 і не потребує додаткової кваліфікації.

Якщо суб'єкт з необережності зруйнував або пошкодив шляхи сполучення, транспортні засоби, засоби зв'язку чи сигналізації, що потягло за собою загибель потерпілих або інші тяжкі наслідки, то подібні діяння не утворюють складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 277, а залежно від інших ознак можуть кваліфікуватися за ст. 196 чи 291.

Якщо транспортні засоби, споруди чи їх обладнання викрадаються, то такі дії кваліфікуються за ст. 277 і за сукупністю, залежно від способу викрадення, – як кримінальні правопорушення проти власності за статтями 185-187, 189-191.

Умисне руйнування або пошкодження транспортних засобів та їх комунікацій з метою ослаблення держави кваліфікується як диверсія за ст. 113 КК.

**Стаття 292**. Пошкодження об’єктів магістральних або промислових нафто-, газо-, конденсатопроводів та нафтопродуктопроводів.

Встановлює відповідальність за пошкодження або руйнування магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів, відводів від них, а також технологічно пов'язаних з ними об'єктів, споруд, засобів автоматики, зв'язку, сигналізації, якщо це призвело до порушення нормальної роботи зазначених трубопроводів або спричинило небезпеку для життя людей.

**Об’єктом кримінального правопорушення** є безпека експлуатації магістральних трубопроводів, здоров’я та життя людей, власність, а також довкілля.

Трубопровідний транспорт є складовою частиною єдиної транспортної системи України. Відносини у галузі трубопровідного транспорту регулюються Законом України "Про трубопровідний транспорт" від 15 травня 1996 р. та іншими нормативно-правовими актами України.

**Предметом кримінального правопорушення** відповідно до закону є: а) магістральні та промислові нафто-, газо- і нафтопродуктопроводи; б) відводи від них; в) засоби автоматики; г) технологічно пов’язані з ними об’єкти споруд, засоби обліку, автоматики, телемеханіки, зв'язку, сигналізації; д)  технологічне обладнання, пов'язані з системою трубопроводів.

**Об'єктивна сторона кримінального правопорушення** включає такі ознаки:

**Діяння:** а) пошкодження або руйнування магістральних або промислових нафто-, газо- або нафтопродуктопроводів, відводів від них, а також технологічно пов'язаних з ними об'єктів, споруд, засобів автоматики, зв'язку, сигналізації;

**Наслідки:** а) порушення нормальної роботи вказаних трубопроводів;

б) спричинення небезпеки для життя людей;

**Причинний зв'язок** між дією та вказаними наслідками.

**Пошкодження** предметів магістрального трубопроводу – це приведення їх у такий стан, коли вони частково або на деякий час втрачають придатність для використання, і повернення їх до роботи не вимагає капітального ремонту.

Під **руйнуванням** магістральних трубопроводів, а також пов'язаних з ними об'єктів та засобів, треба розуміти повне або часткове знищення цих об'єктів до стану непридатності подальшого цільового використання.

Під **порушенням нормальної роботи** магістрального трубопроводу треба розуміти: повне або часткове припинення подачі газу або нафтопродуктів трубопроводом, зниження тиску, погіршення якісного складу продукту або його окремих характеристик тощо. Враховуючи, що не завжди всі протиправні діяння охоплюються поняттями руйнування і пошкодження, вдається обґрунтованою пропозиція законодавчого окреслення кримінальних правопорушень посягань шляхом доповнення її диспозиції терміном "інше діяння".

Під **спричиненням небезпеки** для життя людейтреба розуміти створення внаслідок пошкодження або руйнування трубопроводу або інших предметів цього кримінального правопорушення умов, за яких могла статися реальна загроза життю людей (отруєння газом, затоплення нафтопродуктами тощо), яка не реалізувалася завдяки втручанню інших осіб або обставин.

**Кримінальне правопорушення вважається закінченим** з моменту руйнування або пошкодження магістрального трубопроводу або інших вказаних у законі об'єктів, якщо внаслідок цього була порушена нормальна робота трубопроводу або створена небезпека для життя людей. Склад кримінального правопорушення матеріальний.

**Суб'єктивна сторона** щодо пошкодження або руйнування об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів характеризується умислом або необережністю. Відношення до наслідків, передбачених у ст. 292, характеризується, як правило, необережною формою вини. У випадках умисного їх спричинення скоєне може бути кваліфіковане за сукупністю кримінальних правопорушень, наприклад, умисне руйнування або пошкодження магістральних трубопроводів з метою ослаблення держави кваліфікується як диверсія (ст. 113).

Суб'єктом кримінального правопорушення*,* передбаченого ч. 1 ст.292, може бути фізична осудна особа, якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося 16 років.

**Частина 2 ст. 292** передбачає таку кваліфікуючу ознаку, як повторність, тобто коли діяння вчинене більше як один раз або особа була раніше судима за ст. 292. Кваліфікуючою ознакою цієї ж частини є вчинення кримінального правопорушенняза попередньою змовою групою осіб, якщо його спільно вчинили декілька осіб (дві або більше), які заздалегідь, тобто до початку кримінального правопорушення, домовилися про його спільне вчинення, а також з**агальнонебезпечним способом** – це такий спосіб пошкодження або руйнування магістрального трубопроводу чи інших, пов'язаних з ним об'єктів, вказаних у статті (вибух, підпал тощо), внаслідок чого створюється загроза здоров'ю, життю людей або спричинення великої матеріальної шкоди, що також кваліфікується за ч. 2 ст. 292.

**За ч. 3 ст. 292** кваліфікуються дії, передбачені ч. 1 або 2 цієї статті, якщо вони спричинили загибель людей (хоча б однієї людини), інші нещасні випадки з людьми(спричинення тяжкого, середньої тяжкості тілесного ушкодження) або призвели до аварії(пошкодження або руйнування магістрального трубопроводу, що потягло тимчасову зупинку його роботи), або пожежі (викликане діями суб'єкта при пошкодженні або руйнуванні зазначених у законі об'єктів неконтрольоване горіння у межах розташування трубопроводу та його об’єктів), чи викликало значне забруднення довкілля (забруднення атмосферного повітря, землі, лісових масивів, водоймищ тощо).

Це також інші тяжкі наслідки, що можуть дістати вияв у спричиненні суттєвої шкоди здоров'ю людей, значних матеріальних збитків внаслідок втрати газу, нафти або нафтопродуктів з магістрального трубопроводу, дезорганізація роботи промислових підприємств та підприємств життєзабезпечення міст або інших населених пунктів, спричиненні істотної шкоди сільськогосподарському виробництву, рослинному і тваринному світу, рибним запасам тощо. Поняття організованої групи розглянуто нами при аналізі ст. 278 КК.

Дії винної особи, яка умисно пошкодила або зруйнувала зазначені в законі об'єкти з метою викрадення газу або нафтопродуктів, необхідно кваліфікувати за відповідними частинами ст. 292 та в залежності від способу викрадення – за статями 185-187, 189-191.

**IV. КРИМІНАЛЬНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ, ПОВЯЗАНІ З УГОНОМ, ЗАХОПЛЕННЯМ ТРАНСПОРТУ АБО ВЧИНЕННЯМ ІНШИХ УМИСНИХ ДІЙ, ЩО ДЕЗОРГАНІЗУЮТЬ ЙОГО ДІЯЛЬНІСТЬ**

Кримінальну відповідальність за угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна встановлено ст. 278 КК.

**Об'єктом кримінального правопорушення** є нормальна і безпечна робота транспорту, здоров'я та життя потерпілого, а також власність, а предметом – залізничний рухомий склад, а також повітряні й водні судна.

**Об'єктивна сторона** кримінального правопорушення характеризується угоном або захопленням залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна. **Угон** – це незаконне, самовільне заволодіння залізничним рухомим складом, повітряним, морським чи річковим судном, незалежно від місця його знаходження, з метою подальшого його пересування по маршруту, обраному винним. Захоплення зазначених видів транспортних засобів – це незаконне самовільне заволодіння ними, незалежно від місця їх знаходження, з метою угону або іншого протиправного контролю в особистих чи інших цілях.

Угон транспортного засобу визнається закінченим з моменту заволодіння ним і початку руху від місця його знаходження (залізничного рухомого складу і морських, річкових суден – від місця стоянки, повітряного судна – з моменту початку здійснення польоту, незалежно від його тривалості). У тих випадках, коли суб'єкт заволодіває транспортним засобом у процесі його руху, угон потрібно вважати закінченим з моменту виконання таких дій.

Захоплення транспортного засобу також може бути вчинено в процесі його руху або в місці стоянки. Таким чином, захоплення утворює закінчений кримінальне правопорушення з моменту заволодіння транспортним засобом, незалежно від місця його знаходження (стоянка, пункт транзиту, рух по маршруту тощо).

Угон, як і захоплення, може здійснюватися винним безпосередньо або опосередковано: він або сам керує транспортним засобом, або примушує це робити працівників зазначених видів транспорту (машиніста, пілота чи штурмана).

Невдала спроба угону або захоплення транспортного засобу, коли винний не зміг довести свій кримінальне правопорушенняний умисел до кінця (зрушити з місця локомотив, встановити контроль за екіпажем судна, проникнути у кабіну літака тощо) з причин, що не залежать від нього, кваліфікується як замах на кримінальне правопорушення, передбачений ст. 278.

**Суб'єктивна сторона кримінального правопорушення** характеризується прямим умислом. Щодо наслідків, зазначених у ч.3 ст.278, вина може бути умисною або необережною.

**Суб'єкт кримінального правопорушення** – особа, яка до вчинення кримінального правопорушення досягла 14-річного віку. Це можуть бути як працівники зазначених видів транспорту, так і сторонні особи.

**Частина 2 ст. 278** передбачає відповідальність за дії, передбачені ч. 1 цієї статті, вчинені за попередньою змовою групою осіб або поєднані з насильством, небезпечним для життя чи здоров’я потерпілого.

Дії, передбачені ч. 1 або 2 ст. 278, вчинені організованою групою або такі ж дії, поєднані з насильством, небезпечним для життя чи здоров’я потерпілого, або такі, що спричинили загибель людей чи інші тяжкі наслідки, кваліфікуються за ч. 3 ст. 278.

Угон або захоплення транспортного засобу, які супроводжувались умисним вбивством, підлягають кваліфікації за сукупністю кримінальних правопорушень. Якщо угон або захоплення транспортного засобу вчинені з метою державної зради, дії винного потрібно кваліфікувати за статтями 111 і 278 КК. Угон або захоплення транспортних засобів, пов'язані з незаконним перетинанням державного кордону, порушенням правил міжнародних польотів, необхідно кваліфікувати за сукупністю кримінальних правопорушень – за ст. 278 та ст. 334.

Вчинення угону та захоплення повітряних суден, як показали події 11 вересня 2001 року в Сполучених Штатах Америки, може бути засобом вчинення терористичних актів (ст. 258 КК України) або нападу на об'єкти, на яких є предмети, що становлять підвищену небезпеку для оточення (ст. 261 КК України).

**Стаття 279. “Блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства”.**

**Об'єктом кримінального правопорушення** є нормальна робота транспорту, а також здоров'я, життя громадян, власність, охоронювані законом інтереси транспортних підприємств, установ, організацій та громадян у сфері перевезень.

Предметом кримінального правопорушення є транспортні комунікації, тобто шляхи сполучення, споруди і технічні системи на них, засоби зв'язку чи сигналізації, а також інші транспортні комунікації, що забезпечують нормальну роботу транспорту.

Шляхи сполучення на автомобільному транспорті – це автомобільні дороги, вулиці, визначення і класифікація яких передбачена ст.21 Закону "Про дорожній рух", а також Законом України “Про автомобільний транспорт”. На міському електричному транспорті (трамвай, тролейбус, фунікулер) шляхи сполучення включають: рейкові шляхи, стрілки, контактну мережу тощо.

До споруд на вказаних шляхах сполучення належать мости, шляхопроводи, тунелі, транспортні розв'язки тощо. Засоби зв'язку чи сигналізації – це світлофори, дорожні знаки, сигнали та інше обладнання. До предмета цього кримінального правопорушення також належать магістральні газо-, нафто- і продуктопроводи.

Об'єктивна сторона кримінального правопорушення визначена в законі шляхом вказівки на способи його вчинення: а) влаштування перешкод; б) відключення енергопостачання; в) інші способи.

Як перешкоди можуть бути використані транспортні засоби, шлагбауми, троси, завали, гідротехнічні споруди та інші об'єкти і предмети, що порушують (або можуть порушити) нормальну і безпечну роботу транспорту.

Відключення енергопостачання як спосіб блокування транспортних комунікацій – це припинення подачі енергії для забезпечення нормальної роботи транспорту.

Під іншими способами блокування транспортних комунікацій розуміють такі дії, як встановлення постійних або тимчасових постів на залізничних шляхах, автомагістралях, злітно-посадочних смугах, вмикання засобів зв'язку чи сигналізації в блокуючому режимі, встановлення знаків, що забороняють рух транспортних засобів, влаштування перешкод для сприйняття знаків, сигналів та іншої інформації, перекриття засувок магістральних трубопроводів. Указані дії визнаються кримінальними правопорушеннями тільки за умови, що вони порушили нормальну роботу транспорту або створювали небезпеку для життя людей, або настання інших тяжких наслідків.

Під порушенням нормальної роботи транспорту слід розуміти порушення розкладу, графіку руху поїздів, річкових, морських або повітряних суден, перевезень на автомобільному транспорті, суттєве ускладнення подальшого пересування пасажирів та вантажів за часом та маршрутами.

Створення небезпеки для життя людей як ознака кримінального правопорушення означає, що внаслідок блокування транспортних комунікацій була створена реальна загроза спричинення шкоди життю працівників транспорту або інших осіб.

Як інші тяжкі наслідки розглядаються середньої тяжкості або тяжкі тілесні ушкодження, заподіяні одному або декільком потерпілим. Це також пошкодження або знищення державного, колективного або приватного майна (транспортних засобів, транспортних комунікацій), які завдали великої майнової шкоди, тощо. З урахуванням цього визначається і момент закінчення кримінального правопорушення.

Суб'єктивна сторона кримінального правопорушення характеризується умислом, а суб'єктом кримінального правопорушення є осудна особа, яка досягла 16-річного віку.

Частина 2 ст.279 передбачає відповідальність за захоплення вокзалу, аеродрому, порту, станції або іншого транспортного підприємства, установи або організації. Таке захоплення може виявлятися у зайнятті льотного поля, будівлі вокзалу, порту, службових або виробничих приміщень транспортних підприємств.

Дії, передбачені ч.1 або 2 цієї статті, кваліфікуються за ч.3 ст.279, якщо вони спричинили загибельхоча б однієї людини або в разі настання інших тяжких наслідків.

Якщо блокування транспортних комунікацій було вчинено шляхом умисного пошкодження або руйнування шляхів сполучення чи транспортних засобів, то такі дії треба кваліфікувати за сукупністю кримінальних правопорушень, передбачених статтями 277 і 279. Ми вже відзначали, що іноді законодавець передбачає блокування транспортних комунікацій як спосіб приведення у непридатність транспортних засобів або шляхів сполучення (ст.267 КК РФ, ст.299 КК Казахстану).

У випадку, коли особа бажала або свідомо допускала такі наслідки, як заподіяння потерпілому тілесних ушкоджень, смерті чи пошкодження майна, такі дії треба кваліфікувати за сукупністю кримінальних правопорушень, передбачених ст.279 та відповідними статтями, що передбачають відповідальність за кримінальні правопорушення проти життя та здоров’я особи, власності або громадської безпеки.

У ст.280 КК встановлено відповідальність за примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків. Об'єктом кримінального правопорушення є нормальна робота транспорту, названого в диспозиції аналізованої статті, а також здоров'я, життя або власність працівника транспорту чи близьких йому осіб.

Об'єктивна сторона кримінального правопорушення полягає в примушуванні, тобто активних діях щодо працівника транспорту з метою домогтися невиконання ним своїх службових обов'язків. Примушування визнається кримінальним правопорушенням лише тоді, коли воно реалізовується суб'єктом шляхом погрози вбивством, заподіянням тяжких тілесних ушкоджень або знищенням майна працівника транспорту чи близьких йому осіб.

Потерпілими від цього кримінального правопорушення можуть бути особи, які знаходяться на службі або працюють на одному з видів транспорту, зазначеного в диспозиції ст.280 (працівники поїзних бригад або екіпажів річкових, морських чи повітряних суден; водії автобусів, трамваїв, тролейбусів та інших засобів міського електротранспорту; особи, які безпосередньо забезпечують роботу магістрального трубопровідного транспорту).

Крім того, це працівники, від яких залежить нормальне і безпечне функціонування транспорту: чергові; диспетчери; працівники, які готують до рейсу рухомий склад і перевіряють його технічний стан, та ін.

Ще одну групу становлять службові особи, які виконують загальні функції по керівництву процесом експлуатації транспорту та його комунікаціями (керівники транспортних підприємств, станцій, портів, організацій, установ та їх підрозділів). До осіб, близьких працівнику транспорту, відносяться його родичі, а також близькі особи, вплив на яких може фактично сприяти реалізації умислу суб’єкта кримінального правопорушення.

Під погрозою, що застосовується як спосіб примушування потерпілого, треба розуміти психічне насильство, виражене жестами, словами, шляхом демонстрації зброї чи інших предметів, що використовує винний. Треба зазначити, що у ст.280законодавець вказує тільки на погрозу знищення майна потерпілого, а не його пошкодження.

Оскільки погроза вбивством є обов'язковою ознакою складу кримінального правопорушення, що аналізується, додаткової кваліфікації вчиненого за ст.129 не потрібно. Реальне заподіяння смерті, тілесних ушкоджень або знищення майна потребує самостійної кримінально-правової оцінки.

Кримінальне правопорушення вважається закінченим з моменту вчинення дій, спрямованих на примушування працівника транспорту зазначеним у диспозиції статті способом до невиконання своїх службових обов'язків, незалежно від того, чи досяг винний своєї мети.

Суб'єктивна сторона кримінального правопорушення характеризується прямим умислом: особа усвідомлює суспільно небезпечний характер своїх дій і бажає їх вчинити.

Суб'єктом кримінального правопорушення є особа, яка досягла до часу вчинення кримінального правопорушення 16-річного віку.

Кваліфікуючими ознаками кримінального правопорушення, передбаченого ч.2 ст.280, є повторність *–* вчинення двох або більше кримінальних правопорушень, передбачених ч.1 цієї статті, а також попередня змова групою осіб – тобто якщо його спільно вчинили декілька осіб, які заздалегідь, тобто до початку кримінального правопорушення, домовилися про спільне його вчинення. За ч.3 ст.280 відповідальність настає за дії, передбачені ч.1 або 2 цієї статті, вчинені організованою групою – тобто якщо в його готуванні або вчиненні брали участь три або більше осіб, які попередньо зорганізувалися у стійке об’єднання для вчинення цього та іншого (інших) кримінальних правопорушень, об’єднаних єдиним планом з розподілом функцій учасників групи, спрямованих на досягнення цього плану, відомого всім учасникам групи, або за такі ж дії, поєднані з насильством, небезпечним для життя чи здоров’я потерпілого, або такі, що спричинили загибель людей чи інші тяжкі наслідки.

Ст. 289 КК **передбачає відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом з будь-якою метою. У кримінальному законодавстві цей кримінальне правопорушення протягом тривалого часу розглядався як самоуправство, хуліганство, угон, відтепер – незаконне заволодіння. Жодна з позицій, враховуючи останню, не є переконливою, а тому нашу думку з цього питання буде визначено в наступному розділі роботи.**

Сьогодні, враховуючи позицію законодавця, об'єктом цього кримінального правопорушення вважається порядок користування транспортними засобами, безпека дорожнього руху, здоров'я і життя його учасників, а також власність.

Предметомє всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби.

Об'єктивна сторона кримінального правопорушення під незаконним заволодінням транспортним засобом, відповідно до примітки ст. 289, передбачає вчинене умисно, відкрито або таємно, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі.

Незаконне заволодіння може здійснюватись шляхом викрадення або іншого незаконного заволодіння транспортним засобом, що позбавляє користувача або власника можливості використовувати його за своїм розсудом. Воно може бути вчинено шляхом крадіжки (ст.185), грабежу (ст.186), розбою (ст.187), вимагання (ст.189), шахрайства (ст.190), привласнення, розтрати або шляхом зловживання службовим становищем (ст.191). Викрадення передбачає обернення вилученого транспортного засобу на свою користь або користь інших осіб.

За ч.1 ст.289 способами незаконного заволодіння транспортним засобом можуть бути: крадіжка, ненасильницький грабіж, шахрайство, привласнення, розтрата або зловживання посадовим становищем, вимагання (вчинене без погрози насильства) або незаконне заволодіння чужим транспортним засобом без ознак викрадення (вчинене для поїздки, перевезення пасажирів або вантажу, виконання певних робіт тощо).

За особливостями конструкції склад кримінального правопорушення, передбачений ч.1 ст.289, є матеріальним і вважається закінченим з моменту, коли винна особа вилучила транспортний засіб і має реальну можливість користуватися або розпоряджатися ним за своїм розсудом (сховати, продати тощо), якщо таке вилучення вчинено шляхом викрадення.

Якщо заволодіння транспортом здійснено без мети привласнення, то кримінальне правопорушення є закінченим з моменту заволодіння транспортним засобом з початку його переміщення будь-яким способом (поїздка, буксирування, відкочування, завантаження на інший транспорт тощо). Відстань, на яку було переміщено транспортний засіб, на кваліфікацію не впливає. Але треба відзначити, що в теорії і на практиці можна зустріти інше визначення моменту закінчення цього складу кримінального правопорушення. Так, існує точка зору, що поняття такого заволодіння транспортним засобом не включає в себе пересування механічного транспортного засобу за допомогою фізичної сили людини, а тому пропонується кваліфікувати такі дії як замах. На наш погляд, такі підходи роблять момент закінчення цього кримінального правопорушення не визначеним.

Час користування транспортним засобом може бути незначним, але достатнім для задоволення потреб винної особи (здійснити поїздку, перевезти пасажирів, вантаж тощо). Заподіяння незначної матеріальної шкоди (амортизація, вартість пального або пошкодження транспортного засобу) знаходиться за межами кримінально-правової оцінки цього кримінального правопорушення.

Навпаки, тривалий час користування транспортним засобом свідчить про незаконне заволодіння транспортним засобом шляхом викрадення, оскільки така експлуатація вказує на наявність корисливих мотивів.

Не є незаконним заволодіння транспортним засобом, хоча і вчинене всупереч волі користувача чи власника, але за обставинами, що виключають кримінальну протиправність діяння (необхідна оборона, затримання особи, яка вчинила кримінальне правопорушення або крайня необхідність). Наприклад, заволодіння транспортним засобом з метою припинення кримінального правопорушення, затримання особи, що вчинила кримінальне правопорушення, доставляння в лікарню хворого, який перебуває в небезпечному для життя становищі тощо.

Незаконне заволодіння будь-яким способом деталями, вузлами, агрегатами транспортного засобу, без мети заволодіння останнім, не утворює склад цього кримінального правопорушення та повинно кваліфікуватись як викрадення цих предметів (крадіжка, грабіж тощо).

Суб’єктивна сторона кримінального правопорушення характеризується лише умисною формою вини у вигляді прямого умислу. Мотив і мета кримінального правопорушення можуть бути різноманітними і на кваліфікацію не впливають (користь, заздрощі, помста тощо), але підлягають обов’язковому з’ясуванню для визначення способу вчинення кримінального правопорушення та призначення покарання.

Суб’єкт – осудна особа, яка досягла 16 років (ч.1 ст.289), а за ч.2 і 3 ст.289 – 14-річного віку. Практика не визнає суб’єктом кримінального правопорушення, вчиненого без ознак викрадення, осіб, за якими транспортний засіб закріплений по роботі, або інших осіб, у віданні яких з дозволу власника знаходиться транспортний засіб, або таких, які мають справжнє або гадане право на користування транспортним засобом (родичі, близькі особи власника транспорту тощо). Зазначене положення необхідно закріпити у постанові Пленуму Верховного Суду.

За ч.2 ст.289 настає відповідальність, якщо дії, передбачені ч.1 ст.289, вчинені за попередньою змовою групою осіб або повторно. Під повторністю слід розуміти вчинення таких дій особою, яка раніше вчинила незаконне заволодіння транспортним засобом, або кримінальне правопорушення, передбачений статтями 185, 186, 187, 189 – 191, 262 КК України.

Незаконне заволодіння транспортним засобом не може кваліфікуватися як повторне, якщо судимість за раніше вчинений кримінальне правопорушення знята чи погашена у встановленому законом порядку (ст.89–91), у порядку амністії або помилування (ст.85–87), або якщо на момент вчинення нового кримінального правопорушення збігли строки давності притягнення до відповідальності за попередній кримінальне правопорушення, а також у випадках, коли винна особа, хоча раніше і вчинила діяння, що містить ознаки кримінальних правопорушень, зазначених у примітці до ст.289, але була звільнена від кримінальної відповідальності у порядку, передбаченому ч.4 ст.289 КК.

Не утворює повторності цього кримінального правопорушення невдала неодноразова спроба реалізації умислу щодо незаконного заволодіння конкретним транспортним засобом через незначний проміжок часу, якщо потерпілим виступає одна й та ж особа.

Кваліфікуючою ознакою цієї частини є незаконне заволодіння транспортним засобом, поєднане з насильством, що не є небезпечним для життя або здоров’я потерпілого, або з погрозою застосування такого насильства, або вчинене з проникненням у приміщення чи інше сховище, або якщо воно завдало значної матеріальної шкоди потерпілому.

Під незаконним заволодінням транспортним засобом, що вчинене зпроникненням у приміщення чи інше сховище,слід розуміти таємне чи відкрите (із застосуванням погрози чи насильства) вторгнення у приміщення чи інше сховище, у які особа не має легального доступу, або без дозволу, або обманним шляхом, коли вона є до таких місць сторонньою, із наміром вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом будь-яким способом.

Приміщення – це будь-яка споруда або будівля, яка визначена власником або користувачем транспортного засобу як місце для тимчасового чи постійного знаходження транспортного засобу, що усуває вільний доступ сторонніх осіб до нього (приватний гараж як у житловому будинку, так і окремо, або гараж установи, організації, підприємства, бокс, склад, салон, фірмовий магазин, в якому реалізуються або виставляються на продаж транспортні засоби тощо).

Інше сховище – це ділянка території для тимчасового чи постійного знаходження транспортних засобів, що обладнана огорожею або технічними засобами, які обмежують вільний доступ до транспортного засобу та його вилучення, або ділянка території без огорожі чи технічних засобів, але під охороною, або контейнери, платформи, баржі, які використовуються для тимчасового або постійного зберігання транспортних засобів.

Завдання значної матеріальної шкоди потерпілому визначається із врахуванням матеріального становища потерпілого розміром заподіяної кримінальним правопорушенням шкоди, вартістю викраденого транспортного засобу тощо.

Дії, передбачені ч.1 або 2 ст.289, щодо незаконного заволодіння транспортним засобом, вартість якого у 250 разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян, кваліфікуються за ч.3 ст.289. Враховуючи, що великий розмір (п.3 примітки до ст.185) або особливо великий розмір щодо викрадення чужого майна співпадають із розміром вартості зазначеної кваліфікуючої ознаки ч.3 ст.289, передбачені нею діяння не потребують додаткової кваліфікації за відповідними частинами статей 185–191.

Дії винного щодо заволодіння транспортним засобом, поєднані з позбавленням життя потерпілого, потрібно кваліфікувати залежно від спрямованості умислу. Якщо при цьому наявні корисливі мотиви щодо заволодіння транспортним засобом, такі дії належить кваліфікувати за п.6 ч.2 ст.115, а за їх відсутності – за іншими ознаками ст.115. Вбивство з метою полегшення заволодіння транспортним засобом для пересування необхідно кваліфікувати за п.9 ч.2 ст.115 і ч.3 ст.289.

Незаконне заволодіння транспортним засобом, поєднане з порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, що спричинило середньої тяжкості або тяжкі тілесні ушкодження, смерть одного або загибель кількох осіб, належить кваліфікувати за сукупністю кримінальних правопорушень, передбачених статтями 289 і 286.

Очевидно, що недоцільно передбачати підвищену відповідальність за ч.3 ст.289 при заволодінні транспортними засобами організованими групами без мети розкрадання, оскільки такого практично не відбувається. Також слід доповнити ч.2 ст.289 КК України положенням у такій редакції: "або вчинені з проникненням у приміщення чи інше сховище, або територію, що охороняється, або з використанням спеціально пристосованих засобів".

У ч.4 ст.289 передбачені підстави обов’язкового звільнення особи від кримінальної відповідальностіза незаконне заволодіння транспортним засобом, щоздійснюється судом за наявності сукупності таких умов: особа вперше вчинила дії, передбачені цією статтею (за винятком випадків незаконного заволодіння транспортним засобом із застосуванням будь-якого насильства до потерпілого чи погрозою застосування такого насильства); особа добровільно заявила про це правоохоронним органам; особа повернула транспортний засіб власнику; особа повністю відшкодувала завдані збитки.

**V. Кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту**

Відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, передбачає ст.286 КК.

Суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху регулюють Закони України "Про дорожній рух", “Про автомобільний транспорт” та інші нормативні акти, основним з яких є "Правила дорожнього руху", затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 та введені у дію з 1 січня 2002 р.

Об'єктом кримінального правопорушення є безпека дорожнього руху, здоров'я і життя людини. Кримінальне правопорушення може бути вчинений тільки при керуванні транспортними засобами, що вказані у примітці до ст.286. Під транспортними засобами слід розуміти всі види автомобілів, трактори й інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби. Поняття механічного транспортного засобу, "що приводиться в рух за допомогою двигуна", визначають Правила дорожнього руху. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми (крім мопедів). Мопед визначений у цьому документі як двоколісний транспортний засіб, що має двигун з робочим об'ємом до 50 куб. см. Отже, механічний транспортний засіб повинен мати обсяг двигуна не менше за 50 куб. см.

Поняттям "інші самохідні машини" охоплюються дорожні, будівельні, сільськогосподарські та інші спеціальні самохідні машини (автокрани, екскаватори, скрепери, грейдери, дорожні котки, асфальтоукладачі, автонавантажувачі, збиральні комбайни тощо).

В окремих випадках для встановлення технічних параметрів транспортного засобу (саморобне виготовлення, внесення конструктивних змін тощо) можливе проведення відповідної експертизи.

Об'єктивна сторона кримінального правопорушення включає у себе сукупність таких обов'язкових ознак: а) порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту; б) суспільно небезпечні наслідки; в) причинний зв'язок між порушенням і наслідками.

Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту – це дія або бездіяльність особи, яка керує транспортним засобом, пов'язана з порушенням однієї або кількох вимог правил безпеки дорожнього руху або інших нормативних актів, що регламентують безпеку дорожнього руху чи експлуатацію транспорту. Інструкції та інші нормативні акти, що стосуються особливостей перевезення спеціальних вантажів, експлуатації окремих видів транспортних засобів, руху на закритих територіях, повинні ґрунтуватися на вимогах Закону України "Про дорожній рух" та "Правил дорожнього руху".

Найчастіше порушення правил безпеки дорожнього руху проявляються у перевищенні встановленої швидкості руху або в неправильному її виборі, порушенні правил проїзду перехресть або зупинок транспорту загального користування, правил обгону тощо.

Порушення правил експлуатації – це порушення правил перевезення людей або вантажу, експлуатація транспортного засобу з несправною гальмовою системою або рульовим керуванням тощо. Маються на увазі такі порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, що можуть викликати суспільно небезпечні наслідки.

Якщо узагальнити ознаки діяння, то воно повинно бути вчинене за сукупністю таких ознак: а) тільки при експлуатації транспортного засобу, зазначеного у примітці до ст.286; б) особою, яка безпосередньо виконує функцію керування транспортним засобом; в) у процесі дорожнього руху; г) без одночасного поєднання руху транспортного засобу з виконанням нетранспортних робіт; ґ) всупереч вимогам конкретних положень правил безпеки дорожнього руху або правил експлуатації транспорту.

Між порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту і наслідками, що настали, повинен бути причинний зв'язок. Його відсутність виключає кримінальну відповідальність особи. У процесуальних документах потрібно обов'язково вказувати, в порушенні яких саме правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту визнається винною особа, у чому конкретно проявилися ці порушення і чи перебувають у причинному зв'язку наслідки, що настали, з цими порушеннями.

Відповідальність за ст.286 розподіляється згідно з її частинами залежно від тяжкості наслідків, що настали. За ч.1 відповідає особа, внаслідок діяння якої потерпілому спричинені середньої тяжкості тілесні ушкодження, за ч.2 – тяжкі тілесні ушкодження або смерть. Ч.3 ст.286 передбачає відповідальність у разі вчинення діяння, передбаченого ч.1 цієї статті, якщо воно спричинило загибель двох або більше осіб. Ніяка інша шкода (матеріальна, моральна, виробнича тощо), крім зазначеної у законі, не може бути ознакою об'єктивної сторони кримінального правопорушення, що аналізується.

Дії винного, що потягли одночасно наслідки, передбачені різними частинами ст.286, потребують кваліфікації за тією з них, яка передбачає найбільш тяжкі з наслідків, що настали. Якщо порушення кожного разу мали самостійний характер і не пов'язані між собою суб'єктивною стороною, а також місцем або часом здійснення, то вони в кожному випадку потребують кваліфікації за сукупністю кримінальних правопорушень.

Відповідно до судової практики дії особи, яка, керуючи транспортним засобом, у різний час двічі порушила правила безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, внаслідок чого у кожному з цих випадків загинула одна людина, потрібно кваліфікувати за ч.2 ст.286, а у випадку, коли смерть двох і більше осіб є наслідком однієї й тієї ж транспортної події, тобто одного чи пов'язаних між собою кількох порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, – за ч.3 ст.286.

У тих випадках, коли суспільно небезпечні наслідки сталися внаслідок порушень, що вчинили двоє і більше водіїв, кожен з них може нести кримінальну відповідальність за ст.286 при наявності в його діянні всіх ознак даного складу кримінального правопорушення.

Для відповідальності за ст.286 не має значення місце, де був вчинений кримінальне правопорушення. Це може бути автомагістраль, інша дорога, вулиця, провулок, двір, територія підприємства, поле та інші місця, де можливий рух транспортних засобів.

Порушення потерпілим (водієм, пішоходом, пасажиром або іншим учасником дорожнього руху) правил безпеки дорожнього руху або його інша неправомірна поведінка не є підставою для звільнення водія від кримінальної відповідальності при наявності в його діях складу кримінального правопорушення. Такі обставини можуть бути враховані як пом'якшуючі відповідальність та покарання.

Склад кримінального правопорушення, передбачений ст.286, за своєю конструкцією є матеріальним, але не має стадій готування або замаху. Кримінальне правопорушення визнається закінченим з моменту настання наслідків, передбачених законом.

Суб'єктивна сторона кримінального правопорушення характеризується необережною формою вини, що визначається характером ставлення винного до наслідків. Сама ж дія або бездіяльність при порушенні правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту можуть бути як умисними, так і необережними.

Водій, який після вчинення розглядуваного кримінального правопорушення завідомо залишив потерпілого в небезпечному для життя стані, повинен нести відповідальність за сукупністю кримінальних правопорушень (відповідною частиною ст.286 і ч.1 або 2 ст.135). Проте, на наш погляд, останній склад кримінального правопорушення, як спеціальний, повинен бути передбачений у розділі "Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту".

Якщо в діях водія немає складу кримінального правопорушення, передбаченого ст.286, але життя потерпілого було поставлено під загрозу внаслідок вчиненої водієм дорожньо-транспортної пригоди, то завідоме залишення потерпілого без допомоги, за наявності інших необхідних ознак, тягне відповідальність за ч.1 або 3 ст.135, але при миттєвій загибелі потерпілого відповідальність за ст.135 виключається.

Якщо винний усвідомлював суспільно небезпечний характер свого діяння, передбачав його суспільно небезпечні наслідки і бажав їх або свідомо припускав настання цих наслідків, то його дії потрібно кваліфікувати за статтями КК, що передбачають відповідальність за кримінальні правопорушення проти життя і здоров'я (наприклад, за ст.121 або 115) чи проти авторитету органів державної влади, органів місцевого самоврядування та об'єднань громадян (наприклад, за ст.348).

Коли суб'єкт при проведенні певних робіт порушив правила техніки безпеки або інші правила охорони праці, хоча б ці порушення і були допущені під час руху транспортного засобу, дії винного треба кваліфікувати за статтями КК, що передбачають відповідальність за порушення даних правил, а у відповідних випадках – за кримінальні правопорушення проти життя та здоров'я особи.

Суб'єктом є особа, яка до часу вчинення кримінального правопорушення досягла 16-річного віку. Не мають значення обставини, пов'язані з відсутністю в особи права на керування транспортним засобом чи позбавленням її такого права в адміністративному або судовому порядку, а також з тим, чи є вона працівником транспорту. Не має значення відношення суб'єкта до транспортного засобу – чи є він власником, орендарем, керує ним за дорученням або самовільно заволодів транспортним засобом.

За порушення правил безпеки дорожнього руху під час практичної їзди на учбовій автомашині з подвійним керуванням згідно з законодавством відповідальність несе майстер виробничого навчання водінню або особа, яка навчає водінню (як водій), а не особа, яка навчається, якщо той, хто навчає, мав можливість, але своєчасно не вжив заходів до відвернення суспільно небезпечних наслідків. Уважаємо, що в разі, коли особа, яка навчається керуванню, всупереч вказівкам майстра, вчинює грубе порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, чому останній не міг запобігти, вона підлягає відповідальності на загальних підставах.

Відповідальність за випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації передбачена ст.287 КК. Об'єктом цього кримінального правопорушення є безпека експлуатації транспорту в сфері дорожнього руху, здоров'я та життя громадян. Під транспортними засобами треба розуміти такі, що вказані в примітці до ст.286 КК України.

Об'єктивна сторона кримінального правопорушення складається із сукупності таких ознак: а) випуск в експлуатацію завідомо технічно несправних транспортних засобів або допуск до керування транспортним засобом особи, яка перебуває в стані сп'яніння чи не має права на керування транспортним засобом, чи інше грубе порушення правил їх експлуатації; б) спричинення суспільно небезпечних наслідків; в) причинний зв'язок між порушенням правил експлуатації і суспільно небезпечними наслідками.

Під випуском в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів треба розуміти наказ або дозвіл на виконання рейсу або поїздки на транспортному засобі з технічними несправностями. Маються на увазі такі технічні несправності, з якими експлуатація транспортного засобу заборонена і які можуть спричинити настання суспільно небезпечних наслідків (несправні гальмова система, двигун або рульове керування, причіпний пристрій або зовнішні світлові прилади, зношені протектори шин тощо).

Допуск до керування транспортним засобом особи, яка перебуває в стані сп'яніння, полягає в дії або бездіяльності, пов'язаних з дозволом чи розпорядженням, вираженим у будь-якій формі (усно, письмово, жестом, мовчазною згодою тощо) щодо керування транспортним засобом до або під час поїздки. Це діяння може знаходити прояв у неперешкодженні такому допуску або невжиттю заходів щодо відсторонення такої особи від керування транспортним засобом.

Вид сп’яніння (алкогольне, наркотичне, токсичне) і його ступінь не впливають на кваліфікацію. Встановлення стану сп'яніння водія здійснюється на підставі його огляду відповідно до "Інструкції про порядок направлення громадян для огляду на стан сп'яніння в заклади охорони здоров'я та проведення огляду з використанням технічних засобів".

Допуск до керування транспортним засобом особи, яка не має права на керування ним, означає, що особа взагалі не має права керування транспортними засобами чи не має права керування внаслідок його позбавлення, або у неї немає права керування транспортом певної категорії.

Дослідження показує, що під іншим грубим порушенням правил експлуатації транспорту, що убезпечують дорожній рух, треба розуміти допуск до керування особи, яка знаходиться у хворобливому, втомленому стані або під впливом лікарських препаратів, грубе порушення режиму роботи водіїв, нездійснення контролю за технічним станом транспортних засобів або невиконання інших вимог, які пред'являються відповідними нормативними актами до осіб, відповідальних за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів.

Відповідальність за ст.287 настає за порушення допущеним до керування водієм правил безпеки руху, що перебуває в причинному зв'язку з наслідками, що настали. Якщо причинний зв'язок не встановлений, відсутній і склад кримінального правопорушення, передбачений ст.287.

Відповідальність за ст.287 настає незалежно від того, чи притягнуто до відповідальності винну особу, яка керувала транспортним засобом, чи загинув водій в ДТП тощо. Склад кримінального правопорушення матеріальний і є закінченим з моменту настання хоча б одного з наслідків, передбачених статтею. Причинний зв'язок у цьому кримінальному правопорушенні є опосередкованим.

Суб'єктивна сторона кримінального правопорушення вимагає завідомості, тобто усвідомлення суб'єктом кримінального правопорушення наявності технічної несправності транспортного засобу, що реально загрожує безпеці руху, або вчинення іншого грубого порушення правил експлуатації транспорту, що для нього є очевидним. Щодо наслідків, які настали, то винна особа передбачає можливість їх настання, але легковажно розраховує на їх відвернення або не передбачає можливості настання таких наслідків, хоча повинна була і могла їх передбачити. У цілому даний кримінальне правопорушення визнається необережним.

Не звільняється від кримінальної відповідальності за статтею, що аналізується, водій, який з порушенням правил експлуатації транспорту передав керування транспортним засобом особі, від якої він залежить по роботі чи службі. Якщо дія або бездіяльність вчинені з необережності, то винна особа при наявності інших ознак складу кримінального правопорушення може нести відповідальність за службову недбалість (ст.367) або за необережний кримінальне правопорушення проти особи.

Не несе кримінальної відповідальності за подібні дії особа, яка була усунена від керування транспортним засобом відповідною службовою особою. Відповідальність особи, яка фактично керувала транспортним засобом, може наставати за ст.286.

Суб'єктом кримінального правопорушення можуть бути як працівники підприємств, організацій та установ незалежно від форм власності, на яких інструкціями, правилами, розпорядженнями або у зв'язку з їх службовим становищем покладена відповідальність за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів (працівники служби безпеки руху, механіки, ревізори, водії підприємств), власники і водії індивідуальних транспортних засобів, які вчинили діяння, передбачені диспозицією ст.287.

Стаття 288 КК передбачає відповідальність за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху.

Об'єктом кримінального правопорушення є безпека дорожнього руху, пов'язана з будівництвом, реконструкцією, ремонтом чи утриманням шляхів, вулиць, залізничних переїздів та інших шляхових споруд.

Об'єктивна сторона кримінального правопорушення вимагає наявності трьох ознак у їх сукупності: 1) порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху; 2) настання суспільно небезпечних наслідків; 3) причинний зв'язок між порушенням зазначених правил, норм і стандартів і настанням наслідків, зазначених у диспозиції статті.

Автомобільний шлях, вулиця, залізничний переїзд, інші шляхові споруди (мости, шляхопроводи, естакади, тунелі тощо), лінії зв’язку та освітлення, засоби технічного регулювання безпеки дорожнього руху, визначені в Законах України Про дорожній рух, Про автомобільний транспорт, у Правилах дорожнього руху та інших нормативних актах, мають відповідати певним правилам, нормам і стандартам щодо їх будівництва, реконструкції, ремонту чи утримання.

Диспозиція статті є бланкетною і відсилає до таких нормативних актів, пов’язаних з убезпеченням дорожнього руху, як "Технічні правила ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування України", затверджені наказом Української державної корпорації “Укравтодор” від 26.09.1997 р. № 190, "Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правила користування ними та охорони".

Порушення правил, норм і стандартів щодо убезпечення безпеки дорожнього руху при будівництві, реконструкції шляхів та шляхових споруд може бути здійснено при недотриманні вимог проектів (ст.23 Закону “Про дорожній рух”), що стосуються, наприклад, стійкості дорожнього полотна, дотримання конструкції дорожнього одягу, нормативів щодо профілю дороги, кривих проїзної частини в плані, відсутності протиаварійних з’їздів (гірська місцевість) і таке інше.

Порушення певних вимог безпеки дорожнього руху можливе при виконанні робіт по реконструкції (ремонті) шляхів, вулиць та залізничних переїздів – незакриття або необмеження руху в цих місцях тощо. При ремонті вулиць і шляхів порушенням може бути невжиття заходів щодо огородження або визначення ділянок ремонтних робіт, залишених будівельних машин, технологічного обладнання, будівельних матеріалів або виробів (особливо в темний час доби, дощ, туман, заметіль та за інших умов недостатньої видимості), що створює небезпечно-аварійні ситуації й тягне наїзди на робочих, які виконують дорожні роботи, зіткнення транспортних засобів з дорожніми машинами та механізмами або наїзди на них, влучення транспортних засобів у розриття, люки тощо.

При утриманні шляхів, вулиць, залізничних переїздів та інших шляхових споруд можливі порушення вимог при застосуванні дорожніх знаків, засобів технічного регулювання дорожнього руху (світлофори, сигнальні ліхтарі, щити, бар’єри, сигнальні тумби тощо). Якщо такі порушення привели до створення аварійної обстановки і наслідків, передбачених законом, настає відповідальність за ст.288.

Залізничний переїзд – перехрещення дороги із залізничними коліями в одному рівні – обладнується необхідними пристроями, що забезпечують безпеку руху, поліпшують умови пропускання поїздів і транспортних засобів, проходу пішоходів, а також прогону худоби. Переїзди – об'єкти підвищеної небезпеки. Вони обладнуються автоматичною світлофорною сигналізацією – системою, що складається з переїзних світлофорів, акустичних сигналів, електричних рейкових кіл і апаратури керування. На переїздах, що обслуговуються черговим працівником, автоматична світлофорна сигналізація застосовується спільно з автоматичними шлагбаумами.

Кримінально-правовий аналіз діянь, пов'язаних з дорожньо-транспортними пригодами на залізничних переїздах, необхідно здійснювати також із застосуванням "Інструкції з улаштування та експлуатації залізничних переїздів", вимоги якої поширюються на будівництво, реконструкцію та експлуатацію залізничних переїздів.

Обов’язковою ознакою складу кримінального правопорушення є наявність причинного зв’язку між діянням (дією або бездіяльністю) щодо порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху, і суспільно небезпечними наслідками. Кримінальне правопорушення є закінченим з моменту настання наслідків, передбачених у ст.288, тобто за конструкцією – матеріальний.

З суб'єктивної сторони даний кримінальне правопорушення належить до необережних. Винна особа передбачає можливість настання наслідків, зазначених у законі, але легковажно розраховує на їх відвернення (кримінально протиправна самовпевненість) або не передбачає можливості настання таких наслідків, хоча повинна була і могла їх передбачити (кримінально протиправна недбалість). Саме порушення правил, норм або стандартів щодо убезпечення дорожнього руху може бути вчинено умисно або з необережності.

Суб'єктом кримінального правопорушення може бути 16-річна осудна особа, відповідальна за будівництво, реконструкцію, ремонт чи утримання шляхів, вулиць, залізничних переїздів, мостів, шляхопроводів, інших шляхових споруд, або особа, яка виконує такі роботи.

**VI. Кримінальні правопорушення пов'язані з порушенням чинних на транспорті правил**

Відповідальність за ці діяння передбачає ст.291 КК. Об'єктом кримінального правопорушення є безпечна робота транспорту, безпека руху, здоров'я і життя громадян, а також власність.

Об'єктивна сторона вимагає таких ознак в їх сукупності: а) дія або бездіяльність особи, пов'язана з порушенням чинних на транспорті правил; б) суспільно небезпечні наслідки; в) причинний зв'язок між порушенням і наслідками.

Відповідальність настає за порушення чинних правил, що убезпечують рух на залізничному, повітряному, водному, автомобільному, електричному та іншому транспорті.

Диспозиція ст.291 – бланкетна, оскільки вона відсилає до чинних правил, що регулюють порядок безпечного руху транспорту. Ці правила встановлюються Правилами дорожнього руху та відповідними нормативними актами, що видаються міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади, зокрема, Правила безпеки громадян на залізничному транспорті, Правила поведінки громадян на залізничному транспорті та інші.

Порушення діючих на транспорті правил вчинюється різноманітними діями: самостійне пересування пасажира повітряного транспорту по території льотного поля; поведінка пасажира, що створює небезпеку польоту повітряного судна, його пасажирів та екіпажу; самовільне відкриття шлагбауму на залізничному переїзді без дозволу чергового; переїзд залізниці в місцях, де це не передбачено; прогін тварин через колію без дотримання правил безпеки; порушення правил дорожнього руху водіями транспортних засобів, що не належать до вказаних у примітці до ст.286, а також велосипедистами, пішоходами, пасажирами; порушення правил безпеки руху і експлуатації при керуванні маломірними суднами тощо. Під загибеллю людей треба розуміти загибель однієї або кількох осіб. Як інші тяжкі наслідки даного складу кримінального правопорушення розглядаються середньої тяжкості або тяжкі тілесні ушкодження, заподіяні одному або декільком потерпілим. Це також пошкодження або знищення державного, колективного або індивідуального майна (транспортних засобів, транспортних комунікацій), порушення нормальної роботи транспорту на тривалий час, що завдало великої майнової шкоди, тощо. Так, наприклад, Р., знаходячись у стані алкогольного сп'яніння в якості пасажира автомобіля ВАЗ, шуткуючи, закрив очі водію, який втратив орієнтування і наїхав на стовп, внаслідок чого загинула пасажирка Л.

Кримінальне правопорушення є закінченим з моменту спричинення загибелі потерпілого або настання інших тяжких наслідків, а тому склад кримінального правопорушення – матеріальний.

Суб'єктивна сторона кримінального правопорушення характеризується необережною виною: особа передбачає можливість настання суспільно небезпечних наслідків, але легковажно розраховує на їх відвернення або не передбачає можливості настання таких наслідків, хоч повинна була і могла їх передбачити.

Суб'єктами кримінального правопорушення можуть бути: велосипедисти, пішоходи, пасажири, водії мопедів, маломірних суден, погоничі тварин, водії гужового транспорту. Не підлягають відповідальності за цією статтею особи, які є суб'єктами кримінальних правопорушень, передбачених статтями 276, 277, 283, 286, 287, 288.

Проте, на практиці припускаються помилки. Вироком Новоазовського районного суду Донецької області Ж. засуджено за ст.291 КК і визнано винним у тому, що він, вночі, керуючи у стані алкогольного сп'яніння кінним гужовим транспортом, порушив Правила дорожнього руху і виїхав на зустрічну смугу, де допустив зіткнення з автомобілем ВАЗ-21053 під керуванням К. Унаслідок зіткнення водію К. та його пасажирам X. і Т. заподіяно легкі тілесні ушкодження.

**VII. Інші кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту**

Останню групу утворюють інші кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, до якої входить знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу – ст.290 КК.

Об’єктом кримінального правопорушення є порядок обліку і реєстрації транспортних засобів у сфері дорожнього руху, що передбачені “Правилами державної реєстрації та обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів та мотоколясок”, а також “Інструкцією про проведення державної реєстрації, перереєстрації та обліку транспортних засобів, оформлення і видачі реєстраційних документів, номерних знаків на них та здійснення перевірок реєстраційно-екзаменаційних підрозділів Державтоінспекції МВС України”.

Предметом кримінального правопорушення є ідентифікаційний номер, номер двигуна, шасі, кузова механічного транспортного засобу та його номерна панель.

Вивчення практики засвідчує про деякі труднощі, що виникають при визначенні предмету цього кримінального правопорушення. Зокрема, йдеться про питання, чи може бути його предметом номерний знак транспортного засобу, який, безумовно, має ідентифікаційні якості. В окремих коментарях до ст.290 КК України зазначається, що "під ідентифікаційним номером слід вважати реєстраційний номер транспортного засобу – табличку, яка встановлюється спереду та позаду транспортного засобу і містить графічні символи та певну комбінацію букв та цифр. Цей знак (реєстраційний номер) в Україні видається органами ДАІ (її реєстраційно-екзаменаційними підрозділами). На трамваях і тролейбусах наносяться реєстраційні номери, що надаються відповідними відомствами".

Дійсно, Правила дорожнього руху містять поняття "номерний знак" (п.30.2.) та "реєстраційний номерний знак" (пп."б" п.29.1.). Відповідно до п.30.2. на механічних транспортних засобах (за винятком трамваїв та тролейбусів) і причепах у передбачених для цього місцях встановлюються номерні знаки відповідного зразка. На трамваях і тролейбусах наносяться реєстраційні номери, що надаються відповідними уповноваженими на те органами.

Лише в одному з пунктів Правил дорожнього руху (п.32.2.) є посилання на ідентифікаційні номери, коли йдеться про заборону підприємствам, що займаються ремонтом і технічним обслуговуванням транспортних засобів, вносити зміни в ідентифікаційні номери і номерні таблички кузова чи шасі (рами), двигуна транспортного засобу, а також їх знищувати (переносити, закріплювати, відновлювати тощо) без попереднього узгодження з Державтоінспекцією.

Навіть виходячи з назви нормативного документа – "Інструкція про проведення державної реєстрації, перереєстрації та обліку транспортних засобів, оформлення і видачі реєстраційних документів, номерних знаків на них та здійснення перевірок реєстраційно-екзаменаційних підрозділів Державтоінспекції МВС України", є очевидним, що номерні знаки транспортного засобу не слід ототожнювати з його ідентифікаційними номерами. Саме останні є предметом кримінально-правової охорони, яка не поширюється на номерні знаки транспортного засобу, що видаються ДАІ.

Таким чином, на наш погляд, наведена вище рекомендація щодо віднесення номерного знаку транспортного засобу до предмета кримінального правопорушення, передбаченого ст.290 КК, є помилковою.

Об’єктивна сторона кримінального правопорушення знаходить свій прояв у діях, пов’язаних зі знищенням, підробкою або заміною ідентифікаційного номера транспортного засобу або його частин (агрегатів) – двигуна, шасі, кузова (коляски, причепа), що присвоюються підприємством, яке його виготовило.

Знищення ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі або кузова – це повна ліквідація ідентифікаційного номера транспортного засобу, номерів двигуна, шасі або кузова, внаслідок чого відповідний транспортний засіб або його частину неможливо ототожнити.

Підробка ідентифікаційного номера транспортного засобу (двигуна, шасі, кузова) означає повну або часткову зміну будь-яким способом (перебиванням, наплавленням, витравленням тощо) частини або всього номера.

Заміна ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі або кузова означає повну заміну відповідних частин механічного транспортного засобу з нанесеними на них номерами.

Кримінальне правопорушення є закінченим з моменту вчинення будь-якої з дій, що утворюють його об’єктивну сторону. Знищення, підробка або заміна зазначених номерів, пов’язана з незаконним заволодінням транспортним засобом, підлягає кваліфікації за сукупністю кримінальних правопорушень, передбачених ст.289 та 290.

Суб'єктивна сторона кримінального правопорушення характеризується прямим умислом.

Суб'єктом кримінального правопорушення може бути осудна особа, яка на момент його вчинення досягла 16-річного віку.

Враховуючи, що суспільні відносини, які охороняє заборона, передбачена ст.290 КК, лише формально можна пов'язувати з посяганнями на безпеку руху та експлуатацію транспорту, вважаємо, що за родовим об'єктом цей склад кримінального правопорушення доцільно розташувати у розділі XV "Кримінальні правопорушення проти авторитету органів державної влади, органів місцевого самоврядування та об'єднань громадян" як близький за змістом до ст.358 "Підроблення документів, печаток, штампів та бланків, їх збут, використання підроблених документів".

**висновки З ТЕМИ**

Підсумовуючи аналіз кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, зазначимо, що окремий розділ "Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту", забезпечує захист функціонування єдиної транспортної системи України: залізничного, водного, повітряного, автомобільного, магістрального трубопровідного транспорту від посягань на життя і здоров'я громадян, власність та навколишнє середовище. Водночас історично-правовий розвій вітчизняного кримінального законодавства за минуле століття дає підстави вважати, що воно зазнавало суттєвих змін в останні 30-40 років, одночасно з чим удосконалювалося кримінально-правове регулювання захисту безпечного функціонування транспортної системи в державі, а тому існуюча модель буде постійно удосконалюватися.