

УДК 343.346



**Пилипенко Євгенія Олексіївна,**  
кандидат юридичних наук  
(Донецький юридичний інститут МВС України,  
Кривий Ріг)

## **ОБ'ЄКТИВНА СТОРОНА У СКЛАДІ ПОРУШЕННЯ ЧИННИХ НА ТРАНСПОРТІ ПРАВИЛ (СТ. 291 КК УКРАЇНИ)**

*Стаття присвячена дослідженню об'єктивної сторони складу злочину, передбаченого ст. 291 Кримінального кодексу України та його складових елементів (суспільно небезпечного діяння, суспільно небезпечних наслідків, причинного зв'язку між діянням та наслідками), а також окресленню пропозицій щодо удосконалення складу порушення чинних на транспорті правил на законодавчому рівні.*

**Ключові слова:** *транспорт, правила, порушення, кримінальна відповідальність, діяння, наслідки.*

**Постановка проблеми.** Порушення чинних на транспорті правил як і будь-який інший склад злочину характеризується обов'язковою наявністю певних об'єктивних та суб'єктивних ознак, які, у свою чергу, й визначають склад злочину цілісною системою.

Особливе місце в системі об'єктивних ознак складу порушення чинних на транспорті правил займає об'єктивна сторона, яка виступає важливим показником ступеня суспільної небезпеки злочинного діяння, визначає характер заподіяної шкоди об'єкту кримінально-правової охорони [8, с. 94].

Відповідно до чинного кримінального законодавства України об'єктивна сторона порушення чинних на транспорті правил як злочину з матеріальним складом характеризується суспільно небезпечним діянням (дією чи бездіяльністю), суспільно небезпечними наслідками, а також причинним зв'язком між діянням та наслідками, проте, враховуючи постійні зміни, що відбуваються внаслідок вдосконалення нормативно-правового забезпечення у сфері транспорту, виникають питання з приводу того, за які саме порушення на транспорті, а також наслідки, які виникають в результаті такого порушення, винна особа нести кримінальну відповідальність за ст. 291 КК України.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Об'єктивну сторону злочинів на транспорті досліджували такі вчені, як А.П. Бохан, Г.В. Новицький, В.В. Лук'янов, О.І. Коробєєв, Д.В. Смирнов, М.В. Федорченко, С.В. Гізімчук, Г.О. Петрова тощо проте, їх дослідження були присвячені висвітленню проблемних питань визначення об'єктивної сторони злочинів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а саме злочинних діянь, пов'язаних з порушенням правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів, залишаючи інші порушення чинних на транспорті правил поза предметом своїх досліджень. Разом з тим, український науковець в галузі кримінального права С.В. Бабанін у своєму дисертаційному дослідженні, присвяченому кримінальній відповідальності за порушення чинних на транспорті правил, висвітлює об'єктивну сторону злочину, передбаченого ст. 291 КК України, проте, незважаючи на чималу увагу, приділену дослідженню складу порушення чинних на транспорті правил, і дотепер залишаються невирішеними низка питань, пов'язаних із визначенням та дослідженням складових елементів об'єктивної сторони злочину, що всебічно розкривають її зміст, а

також визначають роль і місце об'єктивної сторони у складі порушення чинних на транспорті правил.

**Метою запропонованої статті** є всебічний аналіз складових елементів об'єктивної сторони злочину, передбаченого ст. 291 КК України.

**Виклад основного матеріалу.** В теорії кримінального права загально визнаною є думка про те, що об'єктивна сторона складу злочину – це сукупність передбачених законом про кримінальну відповідальність ознак, які характеризують зовнішній прояв суспільно небезпечного діяння, що посягає на об'єкти кримінально-правової охорони, а також об'єктивні умови цього посягання. Об'єктивна сторона визначає: а) у чому полягає злочин, б) яким чином він скоюється, в) у яких умовах місця, часу, обстановки він протікає, г) за допомогою яких засобів і знарядь вчинюється [9, с. 94].

В.М. Кудрявцев розглядав об'єктивну сторону складу злочину як процес суспільно небезпечного і протиправного посягання на охоронювані кримінальним законом інтереси, який розглядається з його зовнішнього боку, з точки зору послідовного розвитку тих подій і явищ, які починаються зі злочинної дії (бездіяльності) суб'єкта і закінчуються настанням злочинного наслідку [7, с. 9].

Елементами, які утворюють об'єктивну сторону юридичного складу злочину, є: 1) діяння (дія або бездіяльність); 2) наслідки; 3) причинний зв'язок між діянням і наслідками; 4) спосіб вчинення злочину; 5) місце вчинення злочину; 6) час вчинення злочину; 7) обстановка (ситуація) вчинення злочину; 8) знаряддя вчинення злочину; 9) засоби вчинення злочину [1, с. 100].

Усі елементи (ознаки) об'єктивної сторони злочину з погляду їх описування (закріплення) у диспозиціях статей Особливої частини КК можна поділити на дві групи: 1) *обов'язкові* (це такі елементи, які притаманні будь-якому складу злочину, відсутність будь-якого з цих елементів виключає наявність складу злочину. Серед них виділяють такі елементи, як: діяння, шкідливі наслідки та причинний зв'язок); 2) *факультативні* (це ті елементи, які згідно з їх назвою, не є обов'язковими для всіх складів злочинів: в одних складах вони передбачені, і є для них обов'язковими, а в інших – ні. До таких елементів можна віднести наступні: місце, час, обстановка, засоби та способи вчинення злочину) [3, с. 103].

Однак, на сьогодні серед науковців існують певні суперечки з приводу того, які елементи об'єктивної сторони треба вважати обов'язковими, а які – факультативними.

Так, одна частина авторів вважає обов'язковими елементами об'єктивної сторони суспільно небезпечне діяння, суспільно небезпечні наслідки і причинний зв'язок між діянням і наслідками, а інша частина – лише діяння.

Очевидно, більш правильною є думка тих науковців, які визнають обов'язковим елементом об'єктивної сторони складу злочину у його загальному розумінні лише суспільно небезпечне діяння (у формі дії або бездіяльності). Така точка зору відповідає поділу складів злочинів на формальні і матеріальні.

*Матеріальним складом злочину* прийнято називати юридичний склад, що передбачає наслідки як обов'язковий елемент його об'єктивної сторони. Як зазначає С.Д. Шапченко, об'єктивна сторона матеріальних складів злочинів завжди включає: а) принаймні, два обов'язкових елементи – діяння та наслідки; б) принаймні, один зв'язок між обов'язковими елементами – причинний між діянням та наслідками [1, с. 112].

*Формальний склад* – це юридичний склад, який не передбачає наслідки як обов'язковий елемент об'єктивної сторони. Отже, обов'язковим елементом об'єктивної сторони формального складу будь-якого злочину завжди є діяння.

Відповідно до положень ст. 291 КК України, кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух, а також правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів, настає тільки у

разі спричинення певних суспільно небезпечних наслідків – загибелі людей або інших тяжких наслідків, а отже даний злочин є злочином з матеріальним складом.

Першим обов'язковим елементом, який характеризує об'єктивну сторону порушення чинних на транспорті правил, є діяння.

*Діяння* – це свідомий акт поведінки людини, який завжди є наслідком пізнавальної діяльності, відображенням у свідомості людини об'єктивного світу.

Суспільно небезпечне діяння, як ознака об'єктивної сторони складу злочину, має бути вольовим, конкретним та усвідомлюваним актом тобто проявом волі особи. Діяння, в якому немає прояву волі не може утворити об'єктивну сторону складу злочину [3, с. 106].

В юридичному сенсі діяння має дві форми: дія – активна, свідомо, суспільно небезпечна, протиправна поведінка суб'єкта, бездіяльність – це пасивна форма поведінки особи, що полягає у невчиненні нею конкретної дії (дій), що вона повинна була і могла вчинити в таких конкретних умовах [4, с. 110].

*Злочинна дія* – це активна, свідомо, суспільно небезпечна, протиправна поведінка особи, що знаходиться під контролем її свідомості і здійснюється іззовні [12, с. 199]. Вона є найбільш поширеною формою суспільно небезпечного діяння.

З фізичної сторони дія може бути простою і складною. Прості дії містять у собі одиничні (елементарні) акти поведінки людини, складні – характеризуються ускладненою структурою та складаються з ряду тотожних актів поведінки, об'єднаних єдиним умислом і спрямованих на досягнення єдиного злочинного наслідку [3, с. 107].

*Злочинна бездіяльність* – це пасивна форма поведінки людини. Однак дана характеристика стосується не будь-якої поведінки особи в момент вчинення злочину, а тих конкретних дій, що ця особа повинна була і могла вчинити в даних конкретних умовах. Звідси випливає, що обов'язковою умовою кримінальної відповідальності особи за бездіяльність є наявність у неї обов'язку діяти певним чином і наявність у даних конкретних умовах реальної можливості діяти в такий спосіб [3, с. 110-111]. Свідоме невиконання цих обов'язків за наявності реальної можливості їх виконати тягне за собою кримінальну відповідальність за відповідними статтями КК України.

Об'єктивною ознакою бездіяльності як самостійної форми злочинного діяння є поведінка особи, що виражається у стані фізичного спокою людського тіла (бездіяльність у власному сенсі слова). Цю позицію займають багато вчених, що розглядали дану проблему [7, с. 86].

Об'єктивна сторона злочину, передбаченого ст. 291 КК України характеризується порушенням чинних на транспорті правил, що забезпечують рух, а також правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів.

Відповідно до Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР, *транспорт* є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях.

Серед видів транспорту загального користування вищезазначений закон виділяє залізничний, морський, річковий, автомобільний, авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен [10].

Слід зазначити, що диспозиція ст. 291 КК України не містить чіткого переліку порушень чинних на транспорті правил, норм і стандартів, за вчинення яких винна особа притягається до кримінальної відповідальності, проте ці норми знаходять своє відображення в інших нормативних актах, що регулюють суспільні відносини у сфері транспорту.

Так, на залізничному транспорті нормативно-правовими актами, що регулюють суспільні відносини у його сфері є: Правила технічної експлуатації залізниць України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411; Правила поведінки громадян на залізничному транспорті, затверджені постановою Кабінету міністрів України від 10 листопада 1995 року № 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 березня 2007 року № 44.

На морському та річковому транспорті такими нормативними актами є Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 16 лютого 2004 року № 91; на автомобільному транспорті – Правила дорожнього руху України, затверджені постановою Кабінету міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306; на авіаційному транспорті – Правила польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 16 квітня 2003 року № 293; на міському електротранспорті – Правила дорожнього руху України, затверджені постановою Кабінету міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306; Правила користування трамваем і тролейбусом у містах України, затверджені наказом Державного комітету будівництва, архітектури та житлової політики України від 18 листопада 1997 року № 22; Правила експлуатації трамвая та тролейбуса, затверджені наказом Державного комітету України по житлово-комунальному господарству від 10 грудня 1996 року № 103; Правила користування Дніпропетровським метрополітеном, затверджені наказом Мінтрансз'язку України від 22 грудня 2004 року № 1119; Правила користування Харківським метрополітеном, затверджені наказом Мінтрансу України від 10 серпня 2004 року № 712; Правила користування метрополітеном, затверджені Київською державною адміністрацією 20 січня 1995 року [2, с. 82-83].

Також, діяння як обов'язковий елемент об'єктивної сторони злочину, передбаченого ст. 291 КК України, може виражатись у порушенні правил виготовлення транспортних засобів, окремих частин і механізмів. При виконанні таких робіт можуть використовуватись запасні частини інших транспортних засобів. Такі частини іноді не відповідають технічним вимогам швидкості руху, не витримують певної ваги, у зв'язку з чим можуть виникати аварії під час експлуатації [6, с. 574].

Певні норми і стандарти не виконуються під час ремонту транспортних засобів, заміни окремих вузлів та агрегатів. У процесі експлуатації таких транспортних засобів під впливом динамічних навантажень, дії природних факторів, незадовільного стану дорожнього покриття (вибоїни, тріщини, просадка дороги, хвилястість тощо) окремі вузли і агрегати виходять із ладу, що призводить до аварій і катастроф [6, с. 574].

Наступним обов'язковим елементом об'єктивної сторони порушення чинних на транспорті правил як злочину з матеріальним складом є *суспільно небезпечні наслідки*.

Відповідно до положень чинного кримінального законодавства України, суспільно небезпечними наслідками порушення чинних на транспорті правил є загибель людей або інші тяжкі наслідки.

Законодавець, визначаючи в якості суспільно небезпечного наслідку аналізованої норми «загибель людей», використав множинне число, щоб охопити все невизначене коло можливих випадків – від загибелі однієї людини до загибелі двох або більше людей [2, с. 87-88].

Інші тяжкі наслідки як вид суспільно небезпечних наслідків порушення чинних на транспорті правил є оціночним поняттям, оскільки їх перелік прямо не зазначений у диспозиції ст. 291 КК України.

Так, науково-практичний коментар КК України за редакцією В.Я. Тація та В.І. Борисова під «іншими тяжкими наслідками» порушення чинних на транспорті правил визначає спричинення потерпілому тяжких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень, великої матеріальної шкоди [6, с. 574].

У свою чергу, А. Галахова, В. Широков відносять до інших тяжких наслідків порушення чинних на транспорті правил, крім вищезазначених, легке тілесне ушкодження з розладом здоров'я. Науково-практичний коментар КК України за редакцією

М.І. Мельника та М.І. Хавронюка взагалі не дає остаточного визначення поняття інших тяжких наслідків у ст. 291, відсилаючи до коментарію ст. 276, 278 КК України. При цьому коментар до ст. 276 КК України до інших тяжких наслідків відносить тяжкі тілесні ушкодження, велику матеріальну шкоду, перерву в роботі транспорту, а до ст. 278 КК України – заподіяння одному потерпілому смерті чи хоча б одному потерпілому тяжкого тілесного ушкодження, не відносячи при цьому до аналізованих наслідків заподіяння матеріальної шкоди [2, с. 89].

На наш погляд, з метою уникнення розбіжностей щодо визначення інших тяжких наслідків порушення чинних на транспорті правил, їх перелік слід закріпити на законодавчому рівні, а саме у диспозиції ст. 291 КК України. При цьому до інших тяжких наслідків доцільно віднести спричинення потерпілому тяжких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень, великої матеріальної шкоди, адже саме такі наслідки є небезпечними для життя та здоров'я потерпілого, а також його матеріального стану та благополуччя.

Слід зазначити, що *тяжке тілесне ушкодження* – це таке тілесне ушкодження, що є небезпечним для життя в момент вчинення, або що спричинило втрату будь-якого органу або його функцій, психічну хворобу або інші розлади здоров'я, поєднані зі стійкою втратою працездатності не менш ніж на одну третину, або переривання вагітності, або непоправне понівечення обличчя [5].

Згідно чинного кримінального законодавства, *тілесні ушкодження середньої тяжкості* – це такі тілесні ушкодження, що не є небезпечними для життя, але що спричинили тривалий розлад здоров'я або значну стійку втрату працездатності менш ніж на одну третину [5].

Що стосується визначення великої матеріальної шкоди від порушення чинних на транспорті правил, на нашу думку, слід погодитись з тими науковцями в галузі кримінального права, які під великою матеріальною шкодою як суспільно небезпечного наслідку злочину, передбаченого ст. 291 КК України, відносять: знищення, пошкодження транспортних засобів, шляхових споруд, вантажів, які перевозяться; тривалу перерву в русі транспорту тощо [2, с. 90].

Наступним і останнім обов'язковим елементом об'єктивної сторони порушення чинних на транспорті правил є *причинний зв'язок між суспільно небезпечним діянням та суспільно небезпечними наслідками*.

Слід зазначити, що критерієм визначення юридично значущого причинного зв'язку, у тому числі у разі вчинення злочину, передбаченого ст. 291 КК України, є реальна можливість настання певних суспільно небезпечних наслідків в результаті діянь конкретної особи. Це дає змогу встановити, який саме причинний зв'язок має кримінально-правове значення і допомагає встановити, з якого моменту діяння конкретної особи, які мають відповідний причинний зв'язок з наслідками, отримують кримінально-правове значення [11, с. 93].

**Висновки та перспективи подальших досліджень.** Об'єктивна сторона порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК України) як злочину з матеріальним складом характеризується наявністю трьох обов'язкових елементів: діяння, яке виражається у порушенні чинних на транспорті правил, що забезпечують рух, а також правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів, суспільно небезпечних наслідків у вигляді спричинення загибелі людей або інші тяжких наслідків, а також причинного зв'язку між суспільно небезпечним діянням і суспільно небезпечними наслідками, що настали.

З метою уникнення розбіжностей щодо визначення інших тяжких наслідків від порушення чинних на транспорті правил, їх перелік слід закріпити на законодавчому рівні, а саме у диспозиції ст. 291 КК України. При цьому до інших тяжких наслідків доцільно віднести спричинення потерпілому тяжких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень,

великої матеріальної шкоди, адже саме такі наслідки є небезпечними для життя та здоров'я потерпілого, а також його матеріального стану та благополуччя.

#### Список використаних джерел:

1. Андрусів Г. В. Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / Андрусів Г. В., Андрушко П. П., Беньківський В. О. – К. : Юрінком Інтер, 1999. – 512 с.
2. Бабанін С.В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил: дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: 12.00.08 / Бабанін Сергій Володимирович. – Дніпропетровськ, 2008. – 238 с.
3. Бажанов М. І. Кримінальне право України: Загальна частина / Бажанов М. І., Сташис В. В., Тацій В. Я. – Київ – Харків : Юрінком Інтер – Право, 2001. – 416 с.
4. Бажанов М. І. Кримінальне право України: Загальна частина / Бажанов М. І., Сташис В. В., Тацій В. Я. – Київ – Харків : Юрінком Інтер – Право, 2002. – 414 с.
5. Кримінальний кодекс України : закон України від 05 квітня 2001 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25. – Ст. 131.
6. Кримінальний кодекс України. Науково-практичний коментар Т. 2 : Особлива частина / Ю. В. Баулін, В.І. Борисов, В.І. Тютюгін та ін.. – 2013. – 1040.
7. Кудрявцев В. Н. Объективная сторона преступления / Кудрявцев В. Н. – М. : Юридическая литература, 1960. – 152 с.
8. Мельник М. І. Кримінальне право. Загальна частина : підручник / М. І. Мельник, В. А. Клименко. – К. : Атіка, 2008. – 376 с.
9. Мельник М. І. Кримінальне право. Особлива частина : підручник / М. І. Мельник, В. А. Клименко. – К. : Атіка, 2008. – 712 с.
10. Про транспорт : закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
11. Стрельцов Є.Л. Кримінальне право. Загальна частина / Стрельцов Є.Л. – Х., Одісей, 2009. – 328 с.
12. Шакун В. І. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України 1960 року / В. І. Шакун, С. С. Яценко. – К. : А.С.К., 1999. – 1088 с.

Пилипенко Евгения Алексеевна,  
кандидат юридических наук  
(Донецкий юридический институт  
МВД Украины, Кривой Рог, Украина)

#### **ОБЪЕКТИВНАЯ СТОРОНА В СОСТАВЕ НАРУШЕНИЯ ДЕЙСТВУЮЩИХ НА ТРАНСПОРТЕ ПРАВИЛ (СТ. 291 УК УКРАИНЫ)**

*Статья посвящена исследованию объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 291 Уголовного кодекса Украины, его составляющих элементов (общественно опасного деяния, которое выражается в преступном действии и преступном бездействии, общественно опасных последствий, причинно-следственной связи между деянием и последствиями). Также предложены меры по усовершенствованию нормы уголовного закона, предусматривающего уголовную ответственность за нарушение действующих на транспорте правил, в части закрепления на законодательном уровне, а именно в диспозиции ст. 291 Уголовного кодекса Украины, перечня общественно опасных последствий.*

**Ключевые слова:** транспорт, правила, нарушения, уголовная ответственность, деяния, последствия.

Evgeniya Pilipenko,  
candidat of law sciences  
Donetsk Law Institute  
of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine

**OBJECTIVE PARTY IN THE COMPOSITION OF VIOLATION  
OF THE RULES IN FORCE IN TRANSPORT (ART. 291 OF THE  
CRIMINAL CODE OF UKRAINE)**

*The article investigates the objective side of the offense under Art. 291 of the Criminal Code of Ukraine, its constituent elements (socially dangerous act, which is reflected in the criminal acts and omissions, socially dangerous consequences, a causal link between the act and the consequences). During the writing of scientific articles found that the violation of established art. 291 of the Criminal Code of Ukraine, the rules expressed in non-compliance with rules, regulations and standards for the manufacture, conversion, repair of vehicles. It is also proposed measures to improve the rules of criminal law providing for criminal liability for violation of the rules on the transport, in terms of consolidation at the legislative level, namely the disposition of Art. 291 of the Criminal Code of Ukraine, the list of socially dangerous consequences such as serious to moderate injuries, large material damage caused by crime.*

**Key words:** *transport, rules violations, criminal liability, actions, consequences.*

Надійшла до редколегії 16.01.2016