

ПИТАННЯ КРИМІНАЛЬНОГО ПРАВА

БАБАНІН С.В., кандидат юридичних наук
(Дніпропетровський державний
університет внутрішніх справ)

УДК 343.346

ДІЯННЯ ЯК ОЗНАКА ПОРУШЕННЯ ЧИННИХ НА ТРАНСПОРТІ ПРАВИЛ

Розглянуто ознаки діяння, передбаченого ст. 291 КК України. Визначено правила, норми і стандарти, порушення яких тягне відповідальність за цією нормою.

я ц 4 я ц кримінальна відповідальність, об'єктивна сторона злочину, діяння, чинні на транспорті правила.

Рассматриваются признаки деяния, предусмотренного ст. 291 УК Украины. Определяются правила, нормы и стандарты, нарушение которых влечет ответственность по этой норме.

я ц 4 я ц уголовная ответственность, объективная сторона преступления, деяние, действующие на транспорте правила.

Considered signs of offence under art. 291 of the Criminal Code of Ukraine. Defined rules, norms and standards, the breach of which attracts the responsibility according to the norm.

Keywords: criminal responsibility, objective elements of crime, Act, operating in transport rules.

Стаття 291 КК України [1] передбачає відповідальність за порушення чинних на транспорті правил. Ця норма є правонаступницею ст. 217 КК України 1960 р. [2] і в редакції 2001 р. майже не зазнала змін порівняно з КК, прийнятим за часів СРСР. 24 вересня 2008 р. законодавець вніс зміни до диспозиції цієї норми і передбачив у ній відповідальність не лише за порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух, а й за порушення правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів, якщо це спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки. Проте у навчальній та науковій літературі фактично відсутнє розгорнуте тлумачення цієї форми діяння, передбаченого ст. 291 КК. Автори здебільшого обмежуються тлумаченням, яке надавалось до раніше чинної редакції цієї статті. А з приводу внесених змін обмежуються відтворенням диспозиції норми у цій частині [3, с. 355-356; 4, с. 868]. Судова практика також не має на сьогоднішній день прецедентів притягнення до кримінальної відповідальності за це діяння. Отже, є потреба розглянути ознаки діяння, передбаченого сучасною редакцією ст. 291 КК.

Кримінально-правові проблеми злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту досліджувалися вченими України, зокрема, О.О. Балобановим, В.І. Борисовим, С.В. Гізімчуком, В.С. Гуславським, В.І. Касинюком, З.Г. Корчевою, О.М. Котовенком, В.А. Мисливим, О.М. Опальченком, В.М. Пруссом, В.П. Тихим та іншими. Проте зміни, внесені до ст. 291 КК України, не були предметом окремого наукового дослідження.

Мета статті – визначення ознак діяння, передбаченого ст. 291 КК України, та формулювання на цій основі шляхів подальшого удосконалення кримінального законодавства України, що встановлює відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту.

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

Обов'язкова ознака об'єктивної сторони злочину, передбаченого ст. 291 КК, – дві форми діяння: 1) порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух; 2) порушення правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів. Отже, складовою обох форм діяння є «порушення». Тлумачний словник української мови дає таке визначення цього поняття: «відхилення від правил, відступ від законів, невідповідність традиції,



звичаям і т. ін.» [5, с. 887]. Виходячи з цього визначення, під порушенням правил, норм і стандартів слід розуміти відхилення від них, яке може бути здійснене, на наш погляд, у два способи.

Перший спосіб – це невиконання правил, норм і стандартів. Особа, на яку покладено обов'язок виконати якусь дію або утриматись від її вчинення, робить все навпаки: вчиняє заборонену дію (діяння у виді дії) або не виконує обов'язкову дію (діяння у виді бездіяльності). Наприклад, відповідно до пп. 9.2, 9.3 Правил дорожнього руху [6] водій транспортного засобу повинен подати сигнал світловими покажчиками чи рукою перед початком руху і зупинкою, перед перестроюванням, поворотом або розворотом. Невиконання вказаної дії свідчить про невиконання Правил дорожнього руху, тобто про бездіяльність особи.

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

Важливо зазначити, що правила безпеки руху транспорту можуть бути у різних формах виражені в нормативних актах. Здебільшого вони формулюються у формі категоричної настанови або категоричної заборони. Як зазначає В.Є. Емінов, обов'язковість норм, що виражені в категоричній формі, очевидна. Однак трапляються норми, виражені в рекомендаційній формі. Рекомендаційний характер норми виключає її обов'язковість. Саме по собі невиконання рекомендації не може розглядатися як порушення правил безпеки руху. Але якщо внаслідок ігнорування особою рекомендації настали тяжкі наслідки, вона повинна нести відповідальність. Рекомендаційний характер норми ніби залишає особі більше свободи вирішувати, як діяти в конкретній ситуації, але не знімає з неї відповідальності за помилкове рішення. Ігноруючи рекомендацію, особа бере на себе ризик настання суспільно небезпечних наслідків [7, с. 15]. Так, наприклад, інформаційно-вказівний дорожній знак 5.30, передбачений Правилами дорожнього руху, встановлює рекомендовану швидкість для транспортних засобів на певній ділянці дороги. Дотримання водієм зазначеної на даному знаку швидкості не є обов'язковим. Проте якщо внаслідок її перевищення стануться суспільно небезпечні наслідки, передбачені КК, то за наявності всіх ознак злочину водій повинен нести кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки руху на транспорті (виходячи з приналежності транспортного засобу до механічних – за ст. 286 чи ст. 291 КК України).

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

Обидві форми діяння, передбаченого аналізованою нормою, встановлюють відповідальність за порушення «правил», а друга форма – ще й за порушення «норм» і «стандартів». Логіко-семантичне тлумачення поняття «правило» в українській мові означає «зібрання положень, що визначають порядок ведення або дотримання чого-небудь» [5, с. 916]; поняття «норма» – (лат. *norma* – дослівно «косинець», у переносному значенні – «правило») – регулятивне правило, яке вказує межі свого застосування; відповідає чомусь типовому або звичайному [8]; поняття «стандарт» – документ, розроблений на основі консенсусу та затверджений уповноваженим органом, що встановлює призначені для загального і багаторазового використання правила, інструкції або характеристики, які стосуються діяльності чи її результатів, включаючи продукцію, процеси або послуги, дотримання яких є не обов'язковим. Стандарт може містити вимоги до термінології, позначок, пакування, маркування чи етикетування, які застосовуються до пев-



ної продукції, процесу чи послуги [9].

Отже, поняття «норма» та «стандарт» визначаються через поняття «правило», а тому, на нашу думку, у цьому випадку має місце зайва тавтологія. Пропонуємо вживати у диспозиції статті лише родове поняття «правила».

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

Чинність означає наявність у цих правил юридичної сили. Відповідно до пп. 4, 5 Указу Президента України «Про порядок офіційного оприлюднення нормативно-правових актів та набрання ними чинності» від 10 червня 1997 р. № 503/97 нормативно-правові акти Верховної Ради України і Президента України набирають чинності через десять днів з дня їх офіційного оприлюднення, якщо інше не передбачено самими актами, але не раніше дня їх опублікування в офіційному друкованому виданні. Нормативно-правові акти Кабінету Міністрів України набирають чинності з моменту їх прийняття, якщо більш пізній строк набрання ними чинності не передбачено в цих актах. Акти Кабінету Міністрів України, які визначають права і обов'язки громадян, набирають чинності не раніше дня їх опублікування в офіційних друкованих виданнях. Крім того, відповідно до ч. 1 ст. 9 Конституції України, чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України [10]. Також на території України діють Закони УРСР та інші акти, ухвалені Верховною Радою УРСР, оскільки вони не суперечать законам України, ухваленим після проголошення незалежності України [11].

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

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

Закон України «Про транспорт» виділяє серед транспорту загального користування залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен [12].

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

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

Наш аналіз показує, що за рівнем юридичного регулювання, а також кількісними показниками законодавчі та нормативно-правові акти, що містять правила, норми і стандарти у сфері забезпечення руху на транспорті, виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів розподіляються таким чином: нормативні акти Верховної Ради України (закони, постанови, інші акти), Президента України (укази, розпорядження), Кабінету Міністрів України (постанови, розпорядження), Міністерства інфраструктури України та його структурних підрозділів (зареєстровані у встановленому порядку накази, інструкції, вказівки), інших центральних органів виконавчої влади, органів законодавчої та виконавчої влади Автономної Республіки Крим, областей, міст республіканського підпорядкування; нормативні акти органів місцевого самов-



рядкування (загальнообов'язкові акти з питань безпеки руху та експлуатації транспорту); міжнародні договори, ратифіковані Верховною Радою України; нормативні акти Української РСР, затверджені Верховною Радою УРСР; нормативні акти РРФСР і нормативні акти колишнього СРСР в частині, не врегульованій та не суперечної нормативним актам України; локальні норми підприємств, установ, організацій.

До нормативно-правових актів, що повинні в першу чергу розглядатися при кримінально-правовому аналізі суспільно небезпечних діянь, пов'язаних з порушенням чинних на транспорті правил, що забезпечують рух, слід віднести: *на залізничному транспорті* – Правила технічної експлуатації залізниць України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 20.12.1996 р. № 411, Правила поведінки громадян на залізничному транспорті, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10.11.1995 р. № 903; Правила безпеки праці для працівників залізничних станцій і вокзалів, затверджені наказом Державного комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду від 12.03.2007 р. № 44; *на морському та річковому транспорті* – Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 р. № 91; *на автомобільному транспорті* – Правила дорожнього руху України, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306; *на авіаційному транспорті* – Правила польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 16.04.2003 р. № 293; *на міському електротранспорті* – Правила дорожнього руху України, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306; Правила користування трамваем і троллейбусом у містах України, затверджені наказом Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09.10.2006 р. № 329; Правила експлуатації трамвая та троллейбуса, затверджені наказом Державного комітету України по житлово-комунальному господарству від 10.12.1996 р. № 103; Правила користування Дніпропетровським метрополітенем, затверджені наказом Мінтрансу України від 22.12.2004 р. № 1119; Правила користування Харківським метрополітенем, затверджені наказом Мінтрансу України від 10.08.2004 р. № 712; Правила технічної експлуатації Харківського та Дніпропетровського метрополітенів, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 04.11.2003 р. № 854; Інструкція з руху поїздів і маневрової роботи на Харківському та Дніпропетровському метрополітенах, затверджена наказом Міністерства транспорту України від 04.11.2003 р. № 854; Правила користування метрополітенем, затверджені Київською державною адміністрацією 20.01.1995 р.; Правила будови і безпечної експлуатації ескалаторів, затверджені Держгіртехнаглядом СРСР 27.12.1977 р.; Правила будови і безпечної експлуатації пасажирських підвісних канатних доріг, затверджені Держгіртехнаглядом СРСР 28.05.1974 р.; Правила будови, утримання та технічного огляду скісних рейко-канатних підйомників (фунікулерів), затверджені Держгіртехнаглядом СРСР 07.12.1954 р.

Що стосується другої форми діяння, передбаченого ст. 291 КК, то основними нормативними документами, які повинні в першу чергу розглядатися при його кримінально-правовому аналізі, слід визнати міжнародні, регіональні та національні стандарти України, кодекс ustalеної практики та технічні умови. Відповідно до ст. 1 Закону України «Про стандартизацію» кодекс ustalеної практики (звід правил) – це документ, що містить практичні правила чи процедури проектування, виготовлення, монтажу, технічного обслуговування, експлуатації обладнання, конструкцій чи виробів. Кодекс ustalеної практики може бути стандартом, частиною стандарту або окремим документом. Технічні умови – це документ, що встановлює технічні вимоги, яким повинні відповідати продукція, процеси чи послуги. Технічні умови можуть бути стандартом, частиною стандарту або окремим документом [9]. В Україні діє значна кількість нормативних документів, що встановлюють порядок виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів. Прикладами таких документів є ДСТУ 2741-94 «Засоби радіоелектронні дорожнього транспорту. Методи випробувань на надійність», ДСТУ 3310-96 «Засоби транспортні дорожні. Стійкість. Методи визначення основних параметрів випробуваннями», ДСТУ 3333-96 «Стенди роликові для перевірки гальмівних систем дорожніх транспортних засобів в умовах експлуатації. Загальні технічні вимоги», ДСТУ 3511-97 «Електродвигуни тяглові для міського електротранспорту. Припустимі навантаження. Методи визначення міцності якоря» та ін.



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

Стаття 291 КК не містить чіткого визначення правил, норм і стандартів, порушення яких тягне відповідальність за цією нормою. На наш погляд, це будь-які правила, норми і стандарти на транспорті загального користування, прийняті та введені в дію у встановленому порядку, що убезпечують рух, а також регулюють порядок виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів. Ці правила, норми і стандарти закріплені міжнародними договорами, ратифікованими Україною, законами та підзаконними нормативними актами. Обидві форми діяння, передбаченого ст. 291 КК, можуть вчинятися як шляхом дії – виконання передбаченої чинними на транспорті правилами заборони, так і шляхом бездіяльності – невиконання або неналежного виконання обов'язку, передбаченого цими правилами.

Розглянуті у статті положення дозволяють запропонувати такі пропозиції щодо удосконалення ст. 291 КК України: виключення з назви та диспозиції слова «чинних», використання у диспозиції замість кількох термінів – «правила», «норми» і «стандарти» – лише одного родового поняття «правила».

Список використаної літератури:

1. Кримінальний кодекс України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?page=10&nreg=2341-14>.
2. Кримінальний кодекс Української РСР // ВВР УРСР. – 1961. – № 2. – Ст. 14.
3. Кримінальне право України: Особлива частина: Підручник / За ред. В.В. Сташиса, В.Я. Тація. – 4-те вид., переробл. і доп. – Х., 2010.
4. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України / За ред. М.І. Мельника, М.І. Хавронюка. – 8-ме вид., переробл. і доп. – Х., 2011.
5. Великий тлумачний словник сучасної української мови / Уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел. – К., Ірпінь, 2003.
6. Правила дорожнього руху України: Затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.
7. Эминов В.Е. Борьба с авиационными происшествиями. Вопросы уголовной ответственности и предупреждения преступных нарушений правил безопасности полетов и эксплуатации воздушного транспорта. – М., 1980.
8. Норма [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%B0>.
9. Про стандартизацію: Закон України від 17 травня 2001 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2408-14>.
10. Конституція України від 28.06.96 р. // ВВР. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
11. Про правонаступництво України: Закон України від 12 вересня 1991 р. // ВВР. – 1991. – № 46. – Ст. 617.
12. Про транспорт: Закон України від 10.11.94 р. // ВВР. – 1994. – № 51. – Ст. 446.

Надійшла до редакції 28.11.2012

