

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЮРИДИЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ
ЗАОЧНА ФОРМА НАВЧАННЯ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач кафедри
_____ Вишневецька С.В.
«___» _____ 2020 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ «МАГІСТР»
ЗА ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНОЮ ПРОГРАМОЮ
«Правознавство»

Тема: **«Кримінальна відповідальність за правопорушення у транспортній сфері»**

Виконавець: студент 2 курсу, групи ПР-201Мз Капінус Михайло Ігорович

Керівник: к.ю.н., професор кафедри Біленчук Петро Дмитрович

Київ–2020

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Юридичний факультет
Кафедра кримінального права і процесу
Освітньо-професійної програми «Право»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

_____ Вишневецька С.В.

«_____» _____ 2020 р.

ЗАВДАННЯ

на виконання кваліфікаційної роботи

Капінуса Михайла Ігоровича

1. Тема роботи «Кримінальна відповідальність за правопорушення у транспортній сфері», затверджена наказом ректора від 24 вересня 2020 р. № 1771/ст.
2. Термін виконання та захисту роботи: з 05 жовтня 2020 р. по 13 грудня 2020 р.; з 21 грудня по 27 грудня 2020 року.
3. Вихідні дані роботи: монографічна наукова література, нормативно-правові акти, нормативно-правові акти міжнародного характеру, узагальнення судової практики.
4. Зміст пояснювальної записки: аналітичний огляд юридичних джерел з тематики диплому. Дослідження особливостей кримінальної відповідальності за правопорушення у транспортній сфері та практики застосування цієї норми в кримінальному праві України на основі аналізу чинного законодавства України, наукової літератури та статистичних даних.

5. Календарний план-графік

№ пор	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1	Вибрати тему кваліфікаційної роботи	до 01.10.2020	виконано
2	Затвердити тему і план роботи у наукового керівника	до 05.10.2020	виконано
3	Визначити статистичну, інформаційну базу дослідження скласти бібліографію	до 26.10.2020	виконано
4	Оформити і обговорити з науковим керівником перший розділ роботи	до 30.10.2020	виконано
5	Оформити і обговорити з науковим керівником другий розділ роботи	до 11.11.2020	виконано
6	Оформити і обговорити з науковим керівником третій розділ роботи	до 20.11.2020	виконано
7	Доопрацювати роботу, оформити її кінцевий варіант	до 29.11.2020	виконано
8	Отримати відгук керівника та рецензії	до 05.12.2020	виконано
9	Підготувати доповідь на захист	до 10.12.2020	виконано

6. Консультанти з окремих розділів

Розділ	Консультант (посада, П.І.Б.)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Консультанти з окремих розділів не залучались			

7. Дата видачі завдання: 05.10.2020 р.

Керівник кваліфікаційної роботи

к.ю.н., професор кафедри
кримінального права і процесу
Біленчук Петро Дмитрович
(підпис)

Завдання прийняв до виконання _____ Капінус Михайло Ігорович
(підпис)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи «Кримінальна відповідальність за правопорушення у транспортній сфері» 99 сторінок, 90 використаних джерел.

КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ, КРИМІНАЛЬНЕ ПРАВОПОРУШЕННЯ, ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У ТРАНСПОРТНІЙ СФЕРІ.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини щодо правопорушень у транспортній сфері.

Предметом дослідження є кримінальна відповідальність за правопорушення у транспортній сфері.

Метою дипломної роботи є висвітлення проблемних питань, що виникають на практиці під час призначення кримінальної відповідальності за правопорушення у транспортній сфері та розробці пропозицій щодо шляхів їх вирішення, аналіз сучасного українського законодавства у сфері транспорту.

Методи дослідження: історико-правовий; порівняльно-правовий; формально-логічний; статистичний метод.

Визначення кримінальної відповідальності за правопорушення у транспортній сфері є важливим завданням для становлення України як правової держави. Серед завдань одне із основних місць посідає дослідити покарання за правопорушення у транспортній сфері в цілому.

Матеріали дипломної роботи рекомендується використовувати у навчальному процесі, підготовці проектів нормативно-правових актів, правозастосовній практиці.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	2
РОЗДІЛ 1. ХАРАКТЕРИСТИКА КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ Й ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ.....	7
1.1. Поняття та система правопорушень у транспортній сфері.....	7
1.2. Кримінальні правопорушення, що посягають на безпеку руху або експлуатацію залізничного, водного, повітряного транспорту (ст.276, 278, 281-285).....	12
1.3. Кримінальні правопорушення, що посягають на безпеку руху та експлуатацію автомобільного та міського електричного транспорту (ст.286-290).....	23
РОЗДІЛ 2. ЮРИДИЧНИЙ АНАЛІЗ СКЛАДІВ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ.....	31
2.1. Об'єкт та об'єктивна сторона складів кримінальних правопорушень у транспортній сфері	31
2.2. Суб'єкт та суб'єктивна сторона складів кримінальних правопорушень у транспортній сфері.....	43
РОЗДІЛ 3. КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ.....	68
3.1. Покарання за порушення безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту.....	68
3.2. Покарання за порушення безпеку руху та експлуатації автомобільного та міського електричного транспорту.....	73
ВИСНОВКИ.....	86
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	90

ВСТУП

Актуальність теми. Тема кримінальної відповідальності за правопорушення у транспортній сфері є важливою у наш не простий час, та потребує додаткового вивчення та опрацювання. У чинному на сьогодні Кримінальному кодексі України відповідальність за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту передбачена статтями 276-292 (розділ XI). Більшість із цих кримінальних правопорушень існує в кримінальному законі давно, але аналіз слідчої, судової і прокурорської практики, показує, що застосування цих норм вимагає врахування їх особливостей. В цілому під транспортними кримінальними правопорушеннями, потрібно розуміти передбачені кримінальним законом суспільно небезпечні діяння, що посягають на безпеку руху та експлуатації всіх видів механічного транспорту, а також магістрального трубопровідного транспорту. В розділі XI Особливої частини КК України вони розташовані у певній послідовності, яка в свою чергу враховує тяжкість кримінального правопорушення, а також вид транспорту, на якому він вчиняється. З самого початку розділу знаходяться кримінальні правопорушення, що вчиняються на залізничному, водному чи повітряному транспорті (ст. 276 – 285 КК України), на етапі другому – на автомобільному і міському електротранспорті (ст. 286 – 290 КК України). На завершальному етапі діяння, пов'язані з порушенням чинних на транспорті правил та пошкодженням магістральних трубопроводів (ст. 291 і 292 КК України). Основним безпосереднім об'єктом кримінальних правопорушень, передбачених ст. 276 «Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту» є суспільні відносини у сфері безпечної експлуатації вказаних видів транспорту. Додатковими об'єктами виступають відносини, що забезпечують охорону життя і здоров'я людей, власності, довкілля, а також безпечної роботи транспорту. Часто наслідками цих діянь бувають аварії, травмування та

загибель людей, майнова шкода або створення реальної небезпеки цим об'єктам. Як результат таких деліктів порушується графік руху транспорту, виникає затримка перевезень вантажів і пасажирів, дезорганізується робота транспортної інфраструктури та усіх, пов'язаних з нею сфер життєдіяльності суспільства. Особливістю кримінальної відповідальності за ці кримінальні правопорушень є те, що шкода особі чи іншим об'єктам завдається при порушенні певних правил використання джерел підвищеної небезпеки, а також правил їх експлуатації, що полягає у вчиненні дій, заборонених такими правилами або у невиконанні дій, які належить вчинити відповідно до нормативно закріплених вимог. На залізничному транспорті – це перевищення швидкості; проїзд на забороняючий сигнал; початок руху без дозволу; неподання встановлених сигналів; допуск до поїздки осіб, які не мають належної підготовки тощо. На водному транспорті порушення може полягати, зокрема, у допуску до судноводіння сторонніх осіб; незадовільній організації спостереження за навколишньою обстановкою; невиконанні маршрутів руху чи вказівок осіб, які управляють пересуванням суден тощо.

При розгляді кримінальних проваджень про транспортні кримінальні правопорушення суд, призначаючи винній особі міру покарання, враховує мету загальної і спеціальної превенції, яка досягається за допомогою диференційованих санкцій ст. 276 КК України. Так, за вказані кримінальні правопорушення закон передбачає покарання від виправних робіт до позбавлення волі. Крім того, суд може позбавити засудженого права займати посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів чи права керувати транспортними засобами.

Проблемам кримінальної відповідальності за правопорушення у транспортній сфері присвячені праці закордонних вчених таких як А. І. Долгова, В. Е. Квашиш, А. С. Кузьмина та інші. Серед українських вчених питаннями кримінальної відповідальності у сфері транспорту займалися С.В.Бабанін, В.П.Бахін, В. І. Борисов, С. В. Гізімчук, В. В. Голіна,

О.О.Дудоров, В.В. Ємельяненко, М. Й. Коржанський, О. М. Костенко, О.М.Котовенко,С.Я.Лихова, Я. В. Матвійчук, М. І. Мельник,В.А.Мисливий, В. І. Осадчий, В. Я. Тацій, Г. В. Щербакова.

Мета і завдання виконання дипломної роботи. Мета дипломної роботи: висвітлення проблемних питань, що виникають на практиці під час призначення кримінальної відповідальності за правопорушення у транспортній сфері та розробці пропозицій щодо шляхів їх вирішення, аналіз сучасного українського законодавства у сфері транспорту.

Завдання, які необхідно вирішити для досягнення поставленої мети:

- розглянути поняття та систему правопорушень у транспортній сфері;
- проаналізувати кримінальні правопорушення, що посягають на безпеку руху або експлуатації залізничного, водного, повітряного транспорту(ст.276,278,281-285);
- проаналізувати кримінальні правопорушення, що посягають на безпеку руху та експлуатації автомобільного та міського електричного транспорту (ст.286-290);
- визначити об'єкт та об'єктивну сторону складів кримінальних правопорушень у транспортній сфері;
- визначити суб'єкт та суб'єктивну сторону складів кримінальних правопорушень у транспортній сфері;
- дослідити покарання за порушення безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту;
- дослідити покарання за порушення безпеку руху та експлуатації автомобільного та міського електричного транспорту.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини щодо правопорушень у транспортній сфері

Предметом дослідження є кримінальна відповідальність за правопорушення у транспортній сфері

Методологічною основою роботи є наступні загальнонаукові та спеціальнонаукові методи пізнання:

- історико-правовий – для дослідження генезису кримінальної відповідальності за правопорушення у транспортній сфері;
- порівняльно-правовий – для дослідження законодавчої регламентації кримінальної відповідальності за правопорушення у транспортній сфері в кримінальному деяких законодавстві зарубіжних країн;
- формально-логічний – використаний для аналізу тексту статей КК України і тлумачення окремих його норм;
- статистичний метод – для аналізу й узагальнення емпіричної інформації, що стосується теми дослідження.

Емпірична база дослідження. Проаналізовані матеріали судової практики, розміщеної в Єдиному державному реєстрі судових рішень, що створений відповідно до Закону України «Про доступ до судових рішень» від 22 грудня 2005 року.

Наукова новизна отриманих результатів пов'язана з тим, що дана робота є комплексним дослідженням питань кримінальної відповідальності за правопорушення у транспортній сфері за КК України. Здійснено історико-правове і порівняльно-правове дослідження вказаної проблематики. На основі проведеного дослідження сформульовано ряд висновків і пропозицій, які виносяться на захист.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що матеріали дипломної роботи, зокрема, пропозиції та висновки можуть бути задіяні при вдосконаленні кримінального законодавства, що застосовується на практиці при захисті прав фізичних та юридичних осіб. Розділи дипломної роботи можуть бути включені до фахових посібників, підручників з кримінального права, матеріалів лекцій у вищих юридичних навчальних закладах, та дослідженнях в навчально-методичній роботі при вивченні навчального курсу «Кримінального права».

Структура та обсяг дипломної роботи складається зі вступу, трьох розділів, що містять сім підрозділів, висновків, списку використаних джерел. Загальний обсяг дипломної роботи становить 99 сторінок, використаних джерел – 90 найменувань.

РОЗДІЛ 1 ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВОПОРУШЕНЬ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ Й ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

1.1 Поняття та система правопорушень у транспортній сфері

Безпосередні об'єкти окремих транспортних кримінальних правопорушень лежать у площині родового об'єкту, хоч і мають свої особливості. Вони залежать, насамперед, від видів транспорту, якими можуть вчинятися ці кримінальні правопорушення, а також від характеру об'єктивної сторони та кваліфікуючих обставин. Так, деякі кримінальні правопорушення можуть бути вчинені із застосуванням насильства або погроз, у зв'язку з чим виникає питання про додатковий безпосередній об'єкт - життя і здоров'я особи[1,с.210].

Предметом цих кримінальних правопорушень є транспортні засоби, шляхи сполучення, споруди на них, транспортні комунікації, вокзали, засоби зв'язку, сигналізації, автоматизації, що забезпечують безпеку руху транспортних засобів. З об'єктивної сторони ці кримінальні правопорушення побудовані по-різному. Більша частина цих посягань описана в законі, як кримінальні правопорушення з матеріальним складом, менша частина - з формальним[1,с.210]. У кримінальних правопорушеннях з матеріальним складом об'єктивна сторона містить у собі діяння, наслідки і причинний зв'язок між ними. Діяння в цих кримінальних правопорушеннях виражається в дії або бездіяльності особи. Деякі кримінальні правопорушення (наприклад, пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів) можуть бути вчинені лише шляхом дії. У багатьох кримінальних правопорушеннях діяння виражається в порушенні певних правил. Це означає, що диспозиції таких статей є бланкетними, тому для встановлення факту порушення цих правил, необхідно звертатися до відомчих нормативних актів, що регламентують поведінку працівника транспорту чи іншого учасника дорожнього руху. Наслідками, у статтях цього розділу КК України названі: загибель однієї чи кількох осіб, тяжкі, середньої тяжкості тілесні ушкодження, а також велика

матеріальна шкода, інші тяжкі наслідки. Відповідальність за транспортні кримінальні правопорушення диференційована залежно від тяжкості наслідків, що наступили. Тому тяжкі тілесні ушкодження, загибель однієї чи кількох осіб, так в деяких статтях вказуються як кваліфікуючі обставини[1,с.211].

До інших тяжких наслідків відносяться: заподіяння потерпілому тяжких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень, а також велика матеріальна шкода. При встановленні матеріальної шкоди, яка заподіюється транспортними кримінальними правопорушеннями, необхідно враховувати вартість знищених або пошкоджених транспортних засобів, вантажів, шляхів сполучення, споруд на них тощо. Своєрідними наслідками, вказаними в деяких статтях, є створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків. Така небезпека створюється внаслідок порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту, недоброякісного ремонту або пошкодження шляхів сполучення чи транспортних засобів. У технічній системі транспорту відбуваються певні зміни і створюється реальна можливість настання тяжких наслідків, тобто висока ступінь імовірності їхнього настання. Ці зміни в технічній системі транспорту порушують нормальне її функціонування, чим заподіюється шкода об'єкту кримінального правопорушення. Така небезпека (загроза) виступає і як ознака злочинно діяння, і як своєрідний наслідок, нерозривний з ним. Обов'язковим у таких ситуаціях є встановлення причинного зв'язку між діянням особи і змінами, що відбулися в технічній системі транспорту. Третьою обов'язковою ознакою об'єктивної сторони кримінальних правопорушень з матеріальним складом є причинний зв'язок між діянням і наслідками, що наступили. За справами цієї категорії для його встановлення призначаються експертизи[1,с.212]. Суб'єктом транспортних кримінальних правопорушень є особа, яка досягла 16-річно-го віку. Лише за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів (ст. 277 КК України), угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст. 278 КК України), за незаконне заволодіння транспортним засобом

(частини 2 і 3 ст. 289 КК України) відповідальність настає з 14-річного віку. Деякі транспортні кримінальні правопорушення може вчиняти лише працівник транспорту, тобто спеціальний суб'єкт. Таким чином, під транспортними кримінальними правопорушеннями слід розуміти передбачені кримінальним законом суспільно небезпечні діяння, що посягають на безпеку руху та експлуатації всіх видів механічного транспорту, а також зазначено магістрального, трубопровідного-транспорту[1,с.212].

В розділі XI Особливої частини КК України ці кримінальні правопорушення розташовані в певній послідовності. При цьому враховується тяжкість кримінального правопорушення, а також вид транспорту, яким він вчиняється. На першому місці стоять кримінальні правопорушення, які вчиняються на залізничному, водному чи повітряному транспорті (статті 276-285 КК України), на другому - на автомобільному і міському електротранспорті (статті 286-290 КК України). Завершують главу кримінальні правопорушення, що виражаються в порушенні чинних на транспорті правил та в пошкодженні магістральних трубопроводів (статті 291 і 292 КК України)[2,с.149]. До кримінальних правопорушень в транспортній сфері віднесено усі кримінально-карані діяння, які поділяються на кримінальні правопорушення (нетяжкі, тяжкі та особливо тяжкі) та кримінальні проступки. Кримінальним проступком є передбачене КК України діяння (дія чи бездіяльність), за вчинення якого передбачене основне покарання у виді штрафу в розмірі не більше трьох тисяч н.м.д.г. або інше покарання, не пов'язане з позбавленням волі. Кримінальним правопорушенням є передбачене Кримінальним кодексом України суспільно небезпечне винне діяння (дія або бездіяльність), вчинене суб'єктом кримінального правопорушення, більш тяжке, ніж кримінальний проступок. В транспортній сфері до кримінальних проступків відносяться :

- порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (тільки ч.1 ст.276 КК України);

- блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства (тільки ч.1 ст.279 КК України);
- примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (тільки ч.1 ст.280 КК України);
- порушення правил повітряних польотів (тільки ч.1 ст.281 КК України);
- порушення правил використання повітряного простору (тільки ч.1 ст.282 КК України);
- самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда (тільки ч.1 ст.283 КК України);
- ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха (ст.284 КК України);
- неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден (ст.285 КК України);
- керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції (ст.286-1 КК України);
- знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст.290 КК України);

Всі інші кримінальні правопорушення в транспортній сфері які не були перераховані вище - відносяться до кримінальних правопорушень. Розміщення транспортних кримінальних правопорушень у певній послідовності дає можливість більш правильно конструювати санкції цих статей, що підвищить ефективність кримінально-правових заходів боротьби з цими посяганнями, поліпшить статистичний облік цих кримінальних правопорушень тощо. Безпосереднім об'єктом першої групи кримінальних правопорушень є відносини, що забезпечують безпеку руху та експлуатації залізничного, водного і повітряного транспорту; другої групи - безпеку руху та експлуатації автомобільного і міського електротранспорту; третьої групи - безпечне функціонування всіх видів механічного та магістрального трубопровідного транспорту. Як уже зазначалося, відповідальність за більшість транспортних кримінальних правопорушень диференційована залежно від тяжкості

наслідків, що наступили. Враховуються при цьому тяжкість тілесного ушкодження, загибель однієї чи кількох осіб, а також розмір матеріальної шкоди. Крім того, у статтях цього розділу законодавець передбачає інші кваліфікуючі обставини, такі як:

- вчинення кримінального правопорушення: за попередньою змовою групою осіб (ч. 2 ст. 278, ч. 2 ст. 280, ч. 2 ст. 289, ч. 2 ст. 292 КК України);
- організованою групою (ч. 3 ст. 278, ч. 3 ст. 280, ч. 3 ст. 289, ч. 3 ст. 292 КК України);
- поєднане з насильством, яке не є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого або з погрозою застосування такого насильства (ч. 2 ст. 278, ч. 2 ст. 289 КК України);
- поєднане з насильством, небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого або з погрозою застосування такого насильства (ч. 3 ст. 278, ч. 3 ст. 280, ч. 3 ст. 289 КК України);
- вчинення кримінального правопорушення повторно (ч. 2 ст. 280, ч. 2 ст. 289, ч. 2 ст. 292 КК України)

Розглянемо ці обставини. Поняття групи, яка вчинила ці кримінальні правопорушення за попередньою змовою або організованою групою, дається в ст. 28 КК України. Якщо така організована група озброєна вогнепальною чи холодною зброєю і має за мету напад на транспортні підприємства, установи, організації чи на окремих осіб, відповідальність наступає за бандитизм (ст. 257 КК-України)[3,с.490].

Під насильством, яке не є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого слід розуміти нанесення ударів, побоїв, викручування рук, утримання, зв'язування або позбавлення волі іншим способом, заподіяння легкого тілесного ушкодження, яке не спричинило короткочасного розладу здоров'я або незначної

втрати працездатності. Психічне насильство проявляється в погрозі застосування зазначеного фізичного насильства. Небезпечним для життя і здоров'я насильством визнається заподіяння потерпілому легкого тілесного ушкодження, яке спричинило короточасний розлад здоров'я або незначну втрату працездатності, середньої тяжкості або тяжкого тілесного ушкодження, а також інші насильницькі дії, які не заподіяли вказаних наслідків, але були небезпечними в момент застосування такого насильства. Це насильство, що викликало втрату свідомості, здавлювання шиї, скидання з транспортного засобу, що рухається, застосування спеціальних засобів, зброї тощо. Психічне насильство проявляється в погрозі застосування такого ж фізичного насильства. Повторністю кримінальних правопорушень відповідно до ч. 1 ст. 32 КК України визнається вчинення двох або більше кримінальних правопорушень, передбачених тією самою статтею або частиною статті Особливої частини КК України. Наприклад, повторним вважається заволодіння транспортним засобом якщо йому передувало таке ж заволодіння (ч. 2 ст. 289 КК України)[3,с.491].

1.2. Кримінальні правопорушення, що посягають на безпеку руху або експлуатації залізничного, водного, повітряного та (ст.276, 278, 281-285)

Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276). Стаття складається з трьох частин. У частині 1 ст. 276 КК України дається опис об'єктивної сторони основного складу цього кримінального правопорушення. Вона проявляється в порушенні працівником залізничного, водного або повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспорту, а також у недоброякісному ремонті транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку, якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків. До залізничного транспорту належить загальна мережа залізниць, метрополітен, а також під'їзні колії великих підприємств, що включені до загальної мережі залізниць.

Водний транспорт - це морський і річковий транспорт за винятком різних маломірних суден (човни, байдарки тощо). Повітряний транспорт включає в себе різні літальні апарати (літаки, вертольоти, дирижаблі, планери тощо), незалежно від форм власності на них. Крім повітряних суден предметом кримінального правопорушення є аеропорти, аеродроми, посадкові смуги, наземне устаткування, інші засоби, що забезпечують безпеку польотів[4,с.173]. Діяння в цьому кримінальному правопорушенні складається з таких форм:

- 1) порушення правил безпеки руху;
- 2) порушення правил експлуатації;
- 3) недоброякісний ремонт технічних засобів транспорту[4, с. 174].

Порушення правил безпеки руху на залізничному транспорті може проявлятися у перевищенні швидкості руху, неувважності при виконанні маневрових робіт, у проїзді на сигнал світлофора, що забороняє рух тощо. На водному транспорті - це порушення правил причалювання і швартування суден, відсутність постійного спостереження за станом водного шляху, неправильне розходження із зустрічними суднами тощо. На повітряному транспорті - це порушення правил посадки літальних апаратів, недотримання встановлених маршрутів та висоти польоту, перевищення швидкості при посадці тощо. Порушення правил експлуатації транспорту полягає у недотриманні габаритів, порядку укладання вантажів та їхнього закріплення, у недотриманні вимог щодо технічного стану засобів транспорту, окремих його механізмів тощо. Діяння з об'єктивної сторони може проявлятися також у недоброякісному ремонті транспортних засобів, шляхів сполучення, споруд на них, засобів сигналізації і зв'язку (наприклад, слюсар по ремонту вагонів не усуває несправність гальмового обладнання, внаслідок чого створюється небезпека для життя людей)[4,с.175]. Що стосується діяння, то воно може бути вчинене з прямим умислом і через злочинну недбалість. Щодо наслідків вина може бути

тільки необережною, у вигляді злочинної самовпевненості чи недбалості. Суб'єктом кримінального правопорушення можуть бути тільки працівники залізничного, водного і повітряного транспорту. Частина 2 ст. 276 КК України встановлює більш сувору відповідальність за ті самі діяння, якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або заподіяли велику матеріальну шкоду, частина 3 - за ті самі діяння, якщо вони спричинили загибель людей. Для цього досить настання смерті хоча б однієї людини. Покарання за кримінальне правопорушення: за ч. 1 ст. 276 - виправні роботи на строк до двох років або обмеження волі на строк до трьох років; за ч. 2 ст. 276 - позбавлення волі на строк від двох до семи років; за ч. 3 ст. 276 - позбавлення волі на строк від семи до дванадцяти років в такому випадку[4,с.176].

Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277). Стаття складається з трьох частин. У першій частині дається опис ознак об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення. Вона включає в себе руйнування або пошкодження шляхів сполучення, споруд на них, рухомого складу або суден, засобів зв'язку чи сигналізації, а також інші дії, спрямовані на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан, якщо це спричинило чи могло спричинити аварію поїзда, судна або порушило нормальну роботу транспорту, або створило небезпеку для життя людей чи настання інших тяжких наслідків[4,с.177]. Предметом кримінального правопорушення охоплюються всі засоби транспорту, устрої та механізми, що забезпечують безпеку руху або експлуатації залізничного, водного та повітряного транспорту. Це такі устрої й механізми, що забезпечують нормальне функціонування технічних систем транспорту і тим самим - нормальні відносини у сфері безпеки руху або експлуатації транспорту. Руйнування шляхів сполучення і транспортних засобів - це протиправний вплив на ці предмети шляхом порушення їхньої цілісності та структури, внаслідок чого вони стають непридатними для експлуатації відповідно до

цільовопризначення[5,с.318].

Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів - це протиправний вплив на ці предмети, коли з ладу виводяться окремі їхні частини та механізми, внаслідок чого вони стають непридатними для експлуатації відповідно до свого цільового призначення. Інші дії, спрямовані на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан - це такий протиправний вплив на них, у результаті якого технічно справні механізми та елементи транспорту тимчасово (в цій ситуації) приводяться до непридатного для експлуатації стану. Наприклад, покладення на рейки залізничної колії шпали, колоди, переміщення сигнального вогню на фарватері водного шляху, відключення окремих приборів і механізмів. Наслідки пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів можуть бути різними. Аварія, про яку говориться в ч. 1 ст. 277 КК України, є сход рухомого складу з рейок, пошкодження транспортних засобів, їхнє зіткнення, посадка судна на мілину тощо. Порушення нормальної роботи транспорту може виражатися в зриві графіка руху транспортних засобів, у затримці доставки вантажів і пасажирів тощо[5,с.319]. В частині 2 ст. 277 КК України встановлена відповідальність за ті самі діяння, якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або завдали великої матеріальної шкоди, а в ч. 3 - якщо вони спричинили загибель людей. Характеристика цих обставин дана в першому параграфі цього розділу. Аналіз судової практики показує, що руйнування, пошкодження, приведення предмета у непридатний стан іншим способом може вчинюватись як з прямим, так і з непрямым умислом. Що стосується наслідків, то психічне ставлення до них може виражатися як в умислі, так і в необережності. Отже, це кримінальне правопорушення може вчинюватись в рамках однієї форми вини - умислу, так і в рамках складної форми вини - умисел стосовно дій і необережність щодо наслідків. Стаття складається з трьох частин. У частині 1 ст. 278 КК України встановлена відповідальність за угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна[5,с.320].

Предметом кримінального правопорушення є пасажирський чи вантажний потяг, локомотив, дрезина тощо. Повітряним судном вважається літальний апарат, що підтримується в атмосфері за рахунок його взаємодії з повітрям (літаки, вертольоти, дирижаблі та ін.). До морських і річкових суден відносяться пасажирські, вантажні, рибальські, допоміжні (буксири), рятувальні та ін. Для кваліфікації не має значення відомча приналежність вказаних транспортних засобів[5,с.321]. Під угоном слід розуміти протиправне заволодіння транспортним засобом для здійснення поїздки на ньому або самовільне використання транспортного засобу. Угон може здійснюватися як з місця стоянки транспортного засобу, так і під час руху. Інколи угон можуть здійснювати машиністи, льотчики, капітани, члени екіпажу, які управляють транспортним засобом. Захоплення - це протиправне заволодіння транспортним засобом будь-якою особою із застосуванням насильства чи погроз для здійснення поїздки на ньому, зміни напрямку руху тощо. Закінченим це кримінальне правопорушення визнається з урахуванням виду транспорту. Так, угон повітряного судна буде закінченим після заволодіння ним, запуску двигунів і початку руху. Якщо угон здійснюють члени екіпажу під час польоту, то закінченим кримінальне правопорушення буде з моменту відхилення від маршруту, або відмови виконувати вказівки осіб, що керують польотом. Аналогічно слід вирішувати це питання на залізничному і водному транспорті[5,с.322].

Винна особа усвідомлює фактичні ознаки вчиненого діяння, розуміє їхній суспільно небезпечний і протиправний характер та бажає вчинити такі дії. Суб'єктом цього кримінального правопорушення є особа, яка досягла 14-річного віку. Частина 2 ст. 278 КК України встановлює відповідальність за ті самі дії, вчинені за попередньою змовою групою осіб або поєднані з насильством, яке не є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого; а частина 3 - дії, передбачені частинами 1 або 2 цієї статті, вчинені організованою групою або поєднані з насильством, небезпечним для життя чи здоров'я

потерпілого, або такі, що спричинили загибель людей чи інші тяжкі наслідки. Якщо угон чи захоплення транспортного засобу поєднаний із вчиненням інших більш тяжких кримінальних правопорушень, то вчинене кваліфікується за сукупністю кримінальних правопорушень. Блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства (ст. 279). Стаття складається з трьох частин. У частині 1 ст. 279 КК України дається опис ознак об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення. Це блокування транспортних комунікацій шляхом влаштування перешкод, відключення енергопостачання чи іншим способом, яке порушило нормальну роботу транспорту або створювало небезпеку для життя людей, або настання інших тяжких наслідків. Предметом кримінального правопорушення є шляхи сполучення, споруди на них, транспортні засоби, засоби зв'язку і сигналізації, інші механізми та елементи залізничного, повітряного, водного, автомобільного, міського електротранспорту чи магістрального трубопровідного транспорту, а також вокзали, порти, станції та інше. Блокування може здійснюватися шляхом розміщення на вулицях, дорогах, залізничних коліях, злітній смузі колод, шпал, каменів, залізобетонних конструкцій, транспортних засобів, сільськогосподарських, будівельних, інших механізмів, що не дають можливості рухатися транспортним засобам. Технічна система транспорту може бути паралізована шляхом припинення подачі пально-мастильних матеріалів, води, газу, відключення електроенергії, засобів зв'язку, сигналізації чи автоматики, що забезпечують керування транспортом, а також шляхом перекриття доріг, вулиць за допомогою гурту людей, череди тварин тощо. Наслідками блокування за ч. 1 ст. 279 КК України є: порушення нормальної роботи транспорту, а також створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків [5, с. 330]. Суб'єктивна сторона кримінального правопорушення характеризується виною у формі прямого умислу стосовно дій. Що стосується наслідків, то вина може виражатися як в умислі, так і в необережності. Кримінальне правопорушення можуть вчинити і

працівники транспорту, які обслуговують транспортні комунікації. Частина 2 ст. 279 КК України встановлює відповідальність за захоплення вокзалу, аеродрому, порту, станції або іншого транспортного підприємства, установи або організації. Предметом цього кримінального правопорушення є зазначені в статті об'єкти та інші транспортні підприємства, наприклад, будівлі, в яких можуть знаходитися засоби зв'язку, сигналізації, автоматизовані системи управління транспортом, диспетчерська та інше. З об'єктивної сторони захоплення - це заволодіння будинком чи його частиною із застосуванням насильства або погроз до працівників транспорту, інших осіб і встановлення контролю над ним. Заподіяння при захопленні легких тілесних ушкоджень складом цього кримінального правопорушення. При застосуванні психічного насильства винні можуть загрожувати вбивством, заподіянням тілесних ушкоджень різної тяжкості. Закінченим це кримінальне правопорушення визнається з моменту встановлення контролю над вокзалом, станцією, портом або над якоюсь частиною будинку, що має важливе значення для нормального функціонування технічної системи транспорту. У частині 3 ст. 279 КК України передбачена відповідальність за дії, передбачені частинами 1 або 2 цієї статті, якщо вони спричинили загибель людей або інші тяжкі наслідки [5, с. 325].

Примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (ст. 280). Стаття складається з трьох частин. У частині 1 ст. 280 КК України дається опис ознак об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення. Це примушування працівника залізничного, повітряного, водного, автомобільного, міського електричного чи магістрального трубопровідного транспорту до невиконання своїх службових обов'язків шляхом погрози вбивством, заподіянням тяжких тілесних ушкоджень або знищенням майна цього працівника чи близьких осіб. Примушування - це вимога, пред'явлена до працівника транспорту не виконувати покладені на нього обов'язки, що супроводжується погрозами. Потерпілим у цьому кримінальному правопорушенні може бути будь-який працівник транспорту.

Це, наприклад, особи, які управляють транспортними засобами, або забезпечують безпеку руху або експлуатації, які здійснюють ремонт, обслуговування, підготовку до випуску в рейс чи на лінію транспортних засобів. Ними можуть бути і керівники транспортних підприємств, структурних підрозділів, начальники служб. Близькими зазначеним працівникам особами є: батьки, дружина (чоловік), діти, рідні брати і сестри, дід, бабка, онуки. Погроза може бути виражена словами, по телефону, у листі, шляхом демонстрації зброї чи іншим способом. Вона може бути доведена до відома потерпілого особисто або через третіх осіб. Кримінальне правопорушення вважається закінченим з моменту пред'явлення вимоги, пов'язаної з погрозою до працівника транспорту чи близьких йому осіб. Винна особа усвідомлює, що примушує працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків, розуміє протиправність вчиненого і бажає вчинити такі дії. Якщо примушування вчиняє службова особа щодо своїх підлеглих, то за наявності відповідних ознак відповідальність настає за сукупністю і за кримінальне правопорушення у сфері службової діяльності. В частині 2 ст. 280 КК України встановлена відповідальність за ті самі дії, вчинені повторно або за попередньою змовою групою осіб; у частині 3 - вчинені організованою групою або поєднані з насильством, небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого, або такі, що спричинили загибель людей чи інші тяжкі-наслідки[5,с.328].

Самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда (ст. 283). Стаття складається з двох частин. У частині 1 ст. 283 КК України дається опис об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення, яка полягає у самовільному без нагальної потреби зупиненні поїзда стоп-краном чи шляхом роз'єднання повітряної гальмової магістралі або іншим способом, якщо це створило загрозу загибелі людей чи настання інших тяжких наслідків або заподіяло шкоду здоров'ю потерпілого. Об'єктивна сторона кримінального правопорушення характеризується трьома ознаками: а) діянням; б) наслідками; в) причинним зв'язком між діянням і наслідками. Діяння найчастіше

проявляється в самовільній зупинці поїзда без потреби, тобто екстремальної ситуації. Така ситуація може виникнути, наприклад, при пожежі чи під час стихійного лиха, при виникненні загрози для життя і здоров'я людей або при несправностях рухомого складу, що загрожують безпеці руху залізничного транспорту. Зупинка поїзда може здійснюватися стоп-краном або шляхом роз'єднання повітряної гальмової магістралі чи іншим способом, наприклад, подача сигналів зупинки, переключення зеленого сигналу, що дозволяє рух, на червоний - що його забороняє, включення автоблокування, а також за допомогою ручного гальма. Винний розуміє, що він самовільно без потреби, протиправно зупиняє поїзд і бажає цього. Вина щодо наслідків може бути тільки необережною[6,с.210].

У частині 2 ст. 283 КК України встановлена більш сувора відповідальність за ті самі дії, якщо вони спричинили загибель людей або інші тяжкі наслідки. Покарання за кримінальне правопорушення: за ч. 1 ст. 283 - штраф до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправні роботи на строк до двох років, або арешт на строк до шести місяців, або обмеження волі на строк до трьох років; за ч. 2 ст. 283 - позбавлення волі на строк від п'яти до десяти-років. Порушення правил повітряних польотів (ст. 281). Стаття складається з трьох частин. У частині 1 ст. 281 КК України дається опис об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення, що виражається в порушенні правил безпеки польотів повітряних суден особами, які не є працівниками повітряного транспорту, якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків. Як видно з тексту закону об'єктивна сторона кримінального правопорушення характеризується трьома ознаками: 1) діяння; 2) наслідки; 3) причинний зв'язок між діянням і наслідками. Діяння - це дія чи бездіяльність, яка виражається в порушенні правил при зльоті і посадці літального апарату, у недотриманні висоти польоту, коридору, у перевищенні швидкості. Наслідком кримінального правопорушення виступає реальна загроза життю людей або настання інших

тяжких наслідків.Обов'язковою ознакою об'єктивної сторони також є причинний зв'язок між порушенням і створенням небезпеки настання вказаних наслідків в такому цікавому випадку[12,с.276].Суб'єктивна сторона кримінального правопорушення характеризується психічним ставленням винного до факту порушення правил безпеки- польотів і його наслідків. Порушення правил може бути умисним або необережним (прямий умисел або злочинна недбалість). Вина щодо тяжких наслідків може бути тільки необережною (злочинна самовпевненість або недбалість). Суб'єктом цього кримінального правопорушення є особа, яка не є працівником повітряного транспорту. За цією ознакою варто проводити відмежування цього кримінального правопорушення від передбаченого ст. 276 КК України, де суб'єктом виступає працівник повітряного транспорту в плані-роботи[6,с.269].

Порушення правил використання повітряного простору (ст. 282). Стаття складається з трьох частин. У частині 1 ст. 282 КК України дається опис об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення, яка виражається в порушенні правил пуску ракет, проведенні всіх видів стрільби, вибухових робіт або вчиненні інших дій у повітряному просторі, якщо це створило загрозу безпеці повітряних польотів.[7,с.402].Діяння виражається в порушенні правил пуску ракет. Розрізняють сигнальні, навчальні і бойові ракети, або такі, що мають наукове чи господарське призначення. Проведення усіх видів стрільби може проводитися як на землі, так і в повітрі, на полігонах, у тирах з різних видів вогнепальної зброї, а вибухових робіт - при будівництві тунелів, доріг, виконанні гірничих робіт-тощо.У повітряному просторі також можуть здійснюватися різні роботи, наприклад, при будівництві, монтажі, ремонті чи обслуговуванні різних веж, вишок, труб та інших об'єктів. Для виконання цих робіт можуть використовуватися вертольоти, крани, лебідки й інше устаткування. Виконання вказаних видів робіт має здійснюватися з дотриманням відповідних правил, узгоджуватися з усіма власниками літальних апаратів, а також іншими органами, що здійснюють управління польотами

повітряних суден. Порушення може бути вчиненим як умисно, так і через необережність (прямий умисел чи злочинна недбалість). Що стосується наслідків порушення, то вина щодо них може бути тільки необережною (злочинна самовпевненість або недбалість)[7,с.403].

Ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха (ст. 284). З об'єктивної сторони це кримінальне правопорушення проявляється в ненаданні допомоги капітаном судна в разі зіткнення з іншим судном екіпажу та пасажиром останнього, а також зустрінутим у морі чи на іншому водному шляху особам, які зазнали лиха, якщо він мав можливість надати таку допомогу без серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажирів. Обов'язок капітана надавати допомогу виникає при зіткненні суден, а також коли на шляху судна зустрічаються особи, які зазнали лиха. Крім того, капітан і його екіпаж повинні мати реальну можливість надати таку допомогу без серйозної небезпеки для судна, пасажирів і його екіпажу. Винний усвідомлює, що судно чи люди зазнали лиха та потребують допомоги і що він повинен і має можливість надати їм допомогу, але не робить цього. Неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден (ст. 285). З об'єктивної сторони кримінальне правопорушення проявляється в неповідомленні капітаном судна іншому судну, що зіткнулося з ним на морі, назви і порту приписки свого судна, а також місця свого відправлення та призначення, незважаючи на наявність можливості подати ці відомості. Капітан може повідомити ці відомості в будь-якій формі (усно, письмово, по радіо, телеграфу тощо). Обов'язковою ознакою об'єктивної сторони є місце зіткнення суден - на морських шляхах[5, с.407].

1.3. Кримінальні правопорушення ,що посягають на безпеку руху та експлуатацію автомобільного та міського електричного транспорту (ст.286-290)

Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286). Стаття складається з

трьох частин. У частині 1 ст. 286 КК України описується об'єктивна сторона складу кримінального правопорушення. Це порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження. У примітці до цієї статті перераховані транспортні засоби, на яких може бути вчинений це кримінальне правопорушення. До них відносяться всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби. Серед автомобілів є вантажні і легкові, машини спеціального призначення — санітарні, пожежні, спортивні, автокрани, навантажувачі, вишки, поливальні, а також автобуси. Трактори — це самохідні колісні машини та на гусеничному ході, призначені для перевезення вантажів, а також виконання різноманітних робіт — сільськогосподарських, будівельних, лісових тощо. Інші самохідні машини призначені для будівельних, дорожніх, сільськогосподарських та інших робіт — грейдери, комбайни, бульдозери, крани, екскаватори та ін. Трамваї і тролейбуси (пасажирські, вантажні, колієукладальні, ремонтні, спеціального обслуговування) відносяться до міського електротранспорту, рух якого здійснюється відповідно до Правил дорожнього руху. Мотоцикли і моторолери (дорожні, спортивні, спеціального призначення) можуть бути з боковим причепом та без нього. Вони повинні мати двигун з робочим обсягом 50 куб. см і більше. Сюди також слід відносити мотоколяски та інші транспортні засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кг. До інших механічних транспортних засобів відносяться такі, що приводяться в рух за допомогою двигуна. Це різного роду всюдиходи, аеросани, амфібії та ін., крім мопедів, тобто двоколісних транспортних засобів, які мають двигун з робочим обсягом до 50 куб. Об'єктивна сторона кримінального правопорушення характеризується трьома ознаками: а) діянням; б) наслідками; в) причинним зв'язком між діянням і наслідками. Діяння (дія чи бездіяльність) полягає у порушенні правил безпеки руху або експлуатації транспорту [9, с. 168].

Порушення правил безпеки руху може заключатися в перевищенні швидкості, порушенні правил обгону, об'їзду перешкод, проїзду перехресть, користування світловими приборами, буксирування, а також їзди з причепом тощо. Порушення правил експлуатації може полягати в недотриманні водієм технічних умов експлуатації, порушенні порядку перевезення пасажирів, неправильному завантаженні, укладанні та закріпленні вантажів. За ст. 286 КК України кваліфікуються лише такі порушення правил експлуатації, що пов'язані з безпекою руху транспортних засобів. Тому не можуть кваліфікуватися за цією статтею порушення таких правил експлуатації, що не пов'язані з безпекою руху[9,с.169].

Це, наприклад, порушення термінів технічного обслуговування транспорту або недотримання вимог при застосуванні видів пально-мастильних та інших матеріалів тощо. Порушення вимог законодавства про охорону праці, а також порушення правил безпеки при виконанні вантажно-розвантажувальних, сільськогосподарських, будівельних та інших робіт, не підпадає під ознаки ст. 286 КК України. Потрібно розрізняти транспортні засоби, що призначені тільки для перевезення вантажів і пасажирів від інших самохідних машин (тракторів, комбайнів, бульдозерів, грейдерів та ін.). Перші завжди рухаються згідно з Правилами дорожнього руху. Інші самохідні машини можуть використовуватися для перевезення вантажів, а також для виконання різних робіт (сільськогосподарських, дорожніх, будівельних та ін.). Якщо такі машини перебувають в транспортному стані, їхній рух здійснюється відповідно до Правил дорожнього руху. Виконання такими машинами інших робіт в процесі руху регламентується іншими правилами та інструкціями, порушення яких за певних умов може кваліфікуватися за іншими статтями КК України[10,с.186].

Відповідальність за ст. 286 КК України диференційована і залежить від тяжкості наслідків, які настали. В частині 1 йдеться щодо відповідальності за середньої тяжкості тілесні ушкодження, в ч. 2 — щодо відповідальності за

тяжкі тілесні ушкодження або смерть потерпілого, в ч. 3 — щодо відповідальності за загибель кількох осіб. Причинний зв'язок між діянням і наслідками, що настали, є обов'язковою ознакою об'єктивної сторони розглянутого кримінального правопорушення. Порушення правил може бути вчинено з прямим умислом або через злочинну недбалість. Порушення можуть бути вчинені тільки через необережність (злочинну самовпевненість або злочинну недбалість). Під час навчальних поїздок в автомобілях з подвійним управлінням суб'єктом кримінального правопорушення може бути визнаний інструктор, який навчає курсанта [10, с. 188].

Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення правил їх експлуатації (ст. 287). В диспозиції статті описані ознаки об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення: випуск в експлуатацію завідомо технічно несправних транспортних засобів, допуск до керування транспортним засобом особи, яка перебуває в стані сп'яніння або не має права на керування транспортним засобом, чи інше грубе порушення правил експлуатації транспорту, що забезпечують дорожній рух, вчинене особою, відповідальною за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів, якщо це спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або його смерть. В КК України законодавець назвав види транспортних засобів, на яких може вчинюватись це кримінальне правопорушення є така правило (примітка до ст. 286 КК України) [10, с. 189].

Об'єктивна сторона кримінального правопорушення характеризується трьома ознаками: а) діянням; б) наслідками; в) причинним зв'язком між діянням і наслідками. Діяння (дія або бездіяльність) характеризується випуском в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів, тобто в дозволі на виїзд у рейс чи поїздки транспортного засобу з несправностями гальмової системи, рульового управління, зовнішніх світлових приборів, склоочисників, коліс тощо. Допуск до керування транспортним засобом особи, яка перебуває в

стані сп'яніння, що може бути викликане вживанням останньою алкогольних напоїв, наркотичних засобів, інших токсичних речовин, що одурманюють тощо. Керування — це безпосереднє виконання особою функцій водія під час руху, тобто якщо особа, сівши за кермо, приводить транспортний засіб у рух в загальному-значенні[11,с.14].

Для кваліфікації кримінального правопорушення не має значення місце керування транспортним засобом — це може бути шлях, вулиця, місце стоянки автомобіля, двір, територія підприємства тощо. Допуск до керування транспортним засобом особи без прав на керування має місце у разі, якщо у особи взагалі відсутнє посвідчення водія або вона позбавлена прав водія, або не має відповідного дозволу (категорії) для керування певним видом транспорту. Інше грубе порушення правил експлуатації транспорту може виражатися в порушенні режиму роботи водіїв, у невиконанні інших вимог, які забезпечують безпеку експлуатації транспорту, у випуску в рейс із важкими умовами руху водіїв, кваліфікація яких не відповідає підвищеним вимогам, у невиконанні вимог регулярного медичного огляду водіїв. Завідомість, яка вказана в диспозиції статті стосовно діяння, означає, що особі відомо про безумовну, явну технічну несправність транспортного засобу, про інші грубі порушення правил експлуатації, що забезпечують безпеку-руху в такому випадку[11,с.15].

Психічне ставлення особи до суспільно небезпечних наслідків виражається в необережності (злочинна самовпевненість або недбалість). Суб'єктом кримінального правопорушення є посадові особи підприємств і організацій, які відповідають за технічний стан і експлуатацію транспортних засобів (головний інженер, інженер з безпеки руху транспорту, начальник колони, механік гаражу або маршруту), водії, за якими закріплений транспортний засіб, що належить різним організаціям чи фізичним особам, а також власники транспортних засобів. Порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху (ст. 288). В диспозиції статті

ознаки об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення викладені, як порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху, вчинене особою, відповідальною за будівництво, реконструкцію, ремонт чи утримання шляхів, вулиць, залізничних переїздів, інших шляхових споруд, або особою, яка виконує такі роботи, якщо це порушення спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або смерть. З об'єктивної сторони кримінальне правопорушення характеризується трьома ознаками: а) діянням (дією або бездіяльністю); б) наслідками; в) причинним зв'язком між діянням і наслідками. Діяння виражається в порушенні правил, норм і стандартів при будівництві, реконструкції, ремонті або утримуванні шляхів. Наслідками цього кримінального правопорушення можуть бути середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження, смерть потерпілого. Причинний зв'язок у цьому кримінальному правопорушенні носить, основному як правило, опосередкований-характер[12,с.367].

Вина щодо порушення правил, норм і стандартів може бути як умисною (прямий умисел), так і необережною (злочинна недбалість). Психічне ставлення винного до суспільно небезпечних наслідків може виражатися тільки в необережності (злочинній самовпевненості або злочинній недбалості)[12,с.367].

Незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289). Стаття складається з чотирьох частин і примітки. У частині 1 ст. 289 КК України дається характеристика об'єктивних ознак складу кримінального правопорушення, як незаконного заволодіння транспортним засобом з будь-якою метою. Перелік транспортних засобів, які є предметом кримінального правопорушення, дається в примітці до ст. 286 КК України[73,с.2]. Відповідно до примітки ст. 289 КК України під незаконним заволодінням транспортним засобом слід розуміти вчинене умисно з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача, всупереч їх

волі. Заволодіння може здійснюватися таємно або відкрито, шляхом обману або зловживання довірою. Воно може мати місце під час руху транспортного засобу, коли винний установлює контроль, примушує водія виконувати його розпорядження і рухатися в зазначеному напрямку. Заволодіння носить протиправний характер. Це означає, що винний не має права на використання транспортного засобу для поїздки на ньому. Протиправність відсутня у випадках, коли поїздка на транспортному засобі відбувається в стані крайньої необхідності, наприклад, для доставки важко хворого до лікарні, або для усунення небезпеки, яка виникла внаслідок пожежі, повені тощо[12,с.368].Закінченим кримінальне правопорушення визнається з моменту запуску двигуна та початку руху або після початку буксирування без запуску двигуна. Проникнення в гараж чи у транспортний засіб, спроба запуснути двигун мають розглядатися як замах на заволодіння транспортним засобом. Заволодіння може відбуватися з будь-якою метою: для привласнення транспортного засобу, для доставки вантажу, для того, щоб доїхати до певного місця, або навіть покататися, тощо. Судова практика не визнає суб'єктом цього кримінального правопорушення членів сім'ї власника транспортного засобу, водіїв, за якими такий засіб закріплений.У частині 2 ст. 289 КК України передбачена відповідальність за ті самі дії, вчинені за попередньою змовою групою осіб або повторно, або поєднані з насильством, що не є небезпечним для життя або здоров'я потерпілого, або з погрозою застосування такого насильства, або вчинені з проникненням до приміщення чи інше сховище, або якщо вони завдали значної матеріальної шкоди потерпілому[12,с.368].

Відповідно до абз. 2 примітки ст. 289 КК України під повторністю слід розуміти вчинення таких дій особою, яка раніше вчинила незаконне заволодіння транспортним засобом або кримінальне правопорушення, передбачений статтями 185—187, 189—191, 262 КК України.Заволодіння транспортним засобом із проникненням до приміщення або іншого сховища означає вторгнення до приміщення або іншого сховища з метою заволодіння

транспортним засобом. Воно може здійснюватися таємно, відкрито, з подоланням перешкод чи опору потерпілого, шляхом обману тощо. Приміщення — це різного роду будівлі, споруди, які призначені для розміщення транспортних засобів або іншого майна[13,с.537].

Інше сховище — це призначене для постійного або тимчасового збереження (стоянки) транспортних засобів ділянки території, які обладнані огорожею, навісом, іншими технічними засобами чи забезпечені охороною. Частина 3 ст. 289 КК України встановлює більш сувору відповідальність за заволодіння транспортним засобом, що поєднане з насильством, небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого, або з погрозою застосування такого насильства, або вчинене організованою групою, або щодо транспортного засобу, вартість якого у двісті п'ятдесят разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян[13,с.537]. Частина 4 цієї статті передбачає спеціальний вид звільнення від кримінальної відповідальності особи, яка 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). При цьому особа має добровільно заявити про це правоохоронним органам, повернути транспортний засіб власнику та повністю відшкодувати завдані збитки. Таке звільнення є прерогативою суду. Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290). У диспозиції статті об'єктивна сторона описана як знищення, підробка або заміна ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі або кузова, або заміна без дозволу відповідних органів номерної панелі з ідентифікаційним номером транспортного засобу. Безпосереднім об'єктом цього кримінального правопорушення є суспільні відносини, що забезпечують порядок реєстрації транспортних засобів, вірогідність номерів їхніх основних частин та агрегатів. Предметом є двигун, кузов, шасі чи номерна панель, на яких заводським способом зроблені позначення номерів. При реєстрації транспортних засобів у

технічний паспорт заносяться ці номери, за якими такий засіб може бути ідентифіковано. При знищенні номерів забиваються всі цифри чи літери з агрегату, а при підробці змінюється одна чи кілька цифр чи літер[14,с.450].

РОЗДІЛ 2. ЮРИДИЧНИЙ АНАЛІЗ СКЛАДІВ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ

2.1. Об'єкт та об'єктивна сторона складів кримінальних правопорушень у транспортній сфері

Виходячи з принципу побудови Особливої частини КК України за родовим об'єктом посягання, саме безпека руху та експлуатації транспорту є родовим об'єктом кримінальних правопорушень, відповідальність за вчинення яких передбачена в статтях розділу XI Особливої частини КК України. Цим самим підкреслено, що кримінально-правовою охороною забезпечено людині такий стан використання транспорту, таку поведінку людини у зв'язку з його експлуатацією, щоб рух та експлуатація транспорту не тільки не шкодили життю, здоров'ю, безпеці, волі людини, власності, екологічній безпеці, громадській безпеці, правам і законним інтересам підприємств, установ, організацій та громадян, але навіть не створювали можливості виникнення

такої загрози. Тобто створено стан, при якому рух та експлуатація транспорту людині не загрожує[15,с.328].

Родовий об'єкт кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту не завжди визначався однозначно. А відтак по-різному визначалось і місце цих кримінальних правопорушень у структурі кримінального законодавства. КК України 2001р. більш оптимально, як на наш погляд, структурував кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту в окремому, самостійному XI розділі Особливої частини КК України – «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту». Аналіз складу цих кримінальних правопорушень показує, що їх єдиним родовим об'єктом є: суспільні відносини у сфері безпечного руху та експлуатації транспорту або громадської безпеки у сфері функціонування транспорту. Об'єктивна сторона транспортних кримінальних правопорушень може бути виражена (характеризується) як діями (наприклад, порушення правил безпеки руху, умисне руйнування шляхів сполучення, угон або захоплення рухомого складу і т. ін.), так і бездіяльністю (ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха, випуск в експлуатацію завідомо технічно несправних транспортних засобів тощо)[15,с.329].

Об'єктивна сторона транспортних кримінальних правопорушень складається із сукупності кількох ознак: протиправної поведінки; настання або створення загрози настання суспільна шкідливих наслідків і причинного зв'язку між порушенням зазначених правил і настанням шкідливих наслідків, а також цілої низки додаткових і кваліфікованих ознак. Так кримінальними правопорушеннями проти безпеки руху та експлуатації транспорту є: порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст.276), пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст.277), угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст.278), блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства (ст.279), примушування

працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (ст.280), порушення правил повітряних польотів (ст.281), порушення правил використання повітряного простору (ст.282), самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда (ст.283), ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха (ст.284), неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден (ст.285), порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст.286), випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст.287), порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху (ст.288), незаконне заволодіння транспортним засобом (ст.289), знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст.290), порушення чинних на транспорті правил (ст.291), пошкодження об'єктів магістральних нафто-,газо- та нафтопродуктопроводів (ст.292). Принцип побудови Особливої частини КК України 2001р., обумовлює факт визнання родовим об'єктом кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту – безпеку руху та безпеку експлуатації транспорту. Розглядаючи етимологічний зміст термінів, що утворюють словосполучення «безпека руху та експлуатації транспорту», вкажемо на таке. Безпека – це стан, коли кому-, чому-небудь ніщо не загрожує. Рух транспорту – це його переміщення, зміна положення. Експлуатація транспорту – це його використання[15,с.340]. Як бачимо, зміст терміну «експлуатація транспорту» охоплює собою зміст терміну «рух транспорту», бо рух транспорту є проявом його використання. Тим не менше, вживання обох термінів є доцільним. Пояснюється це тим, що рух транспорту унормовується самостійно. Наприклад, Правилами дорожнього руху. Крім того, слід відзначити, що безпека руху торкається не лише самого транспорту, а й учасників руху. Так, Закон України «Про дорожній рух», учасниками дорожнього руху визначає осіб, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей

та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів. До учасників дорожнього руху належать водії та пасажирів транспортних засобів, пішоходи, велосипедисти, погоничі тварин. Безумовно, що названі особи є і учасниками руху інших транспортних засобів. Адже весь транспорт покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях[16, с.1].

Враховуючи викладене, в контексті словосполучення «безпека руху та експлуатації транспорту», безпеку руху транспорту можна визначити як прояв експлуатації транспорту, що проявляється в його переміщенні за призначенням за умов, що запобігають небезпеці. Безпеку експлуатації транспорту можна визначити як використання транспорту (крім його руху, що виокремлено як самостійний вид експлуатації) відповідно до технічних вимог, що усуває небезпеку. В цілому ж, безпеку руху та експлуатації транспорту можна визначити як такий стан функціонування транспорту, коли працівники транспорту, інші учасники руху дотримуються нормативно визначених встановлень в сфері експлуатації транспорту та безпеки руху, за яких створюються умови відсутності будь-яких загроз (небезпек)[16, с.2].

Безпека руху та безпека експлуатації транспорту кримінально-правовою охороною забезпечуються не самі по собі. Так, вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту може загрожувати власне безпеці людини, екологічній безпеці. Наприклад, при порушенні працівником залізничного, водного або повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспорту, а також недоброякісному ремонті транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку, якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків (ч.1 ст.276 КК України). Шкода при вчиненні кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту може спричинитись також життю або здоров'ю людини. Наприклад, при умисному руйнуванні або пошкодженні шляхів сполучення, споруд на них, рухомого складу або суден, засобів зв'язку

чи сигналізації, а також інші дії, спрямовані на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан, якщо це спричинило потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження (ч.2 ст.277 КК України) або якщо спричинило загибель людей (ч.3 ст.277 КК України). Шкода при вчиненні кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту може спричинятись і волі людини. Наприклад, при угоні або захопленні залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст.278 КК України). Шкода при вчиненні кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту може спричинятись і власності. Наприклад, при вчиненні незаконного заволодіння транспортним засобом (ст.289 КК України). Шкода при вчиненні кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту може спричинятись і екологічній безпеці, громадській безпеці, правам і законним інтересам підприємств, установ, організацій та громадян. Наприклад, при пошкодженні об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів (ст.292 КК України)[19,с.380].

Як бачимо, сенс кримінально-правового забезпечення охорони безпеки руху та безпеки експлуатації транспорту – це створення при русі та експлуатації транспорту безпечних умов людині (її життю, здоров'ю, безпеці, волі), забезпечення належного порядку користування власністю, забезпечення екологічної безпеки, громадської безпеки, прав і законних інтересів підприємств, установ, організацій та громадян. Тому, визначаючи родовий об'єкт кримінальних правопорушень, відповідальність за вчинення яких передбачена в XI розділі Особливої частини КК України 2001р., їх родовим об'єктом логічно визнавати відносини в сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, що убезпечують життя, здоров'я, волю, безпеку людини, власність фізичних або юридичних осіб, екологічну безпеку, громадську безпеку, права і законні інтереси підприємств, установ, організацій та громадян[22,с.168].

З приводу «нерозривності» безпеки руху та експлуатації транспорту з особистими благами людини (життям, здоров'ям, волею, безпекою) власністю, екологічною безпекою, громадською безпекою, правами і законними інтересами підприємств, установ, організацій та громадян, при визначенні об'єкту кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в теорії кримінального права єдності немає. Зупинимось на цьому детальніше[19,с.385].

Об'єкт кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в теорії кримінального права визначався неоднозначно. В цілому можна виділити дві позиції авторів. Одні (перша група авторів) стверджували, що поряд з безпекою руху та експлуатацією транспорту об'єктами кримінального правопорушення виступали життя, здоров'я, власність особи (в тих транспортних кримінальних правопорушеннях, де ці блага пошкоджувались). Інші (друга група авторів) вважали, що життя, здоров'я, власність не впливає на сутність транспортного кримінального правопорушення, хоча вони і пошкоджувались. Розглянемо позиції першої групи авторів. Так, В.Ю.Квашис об'єктом порушення правил безпеки руху і експлуатації транспортних засобів, особами, які керують транспортними засобами (ст.211 КК РРФСР 1960р.), визначав безпеку руху транспорту, а також життя і здоров'я громадян (при цьому автор не виділяв, основний та додатковий безпосередні об'єкти) [17, с.480].

Визначаючи об'єкт випуску в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів (ст.211 УК РРФСР 1960р.) , В.Ю.Квашис зазначав, що в даному разі відбувається посягання на безпеку руху автотранспорту або міських засобів електротранспорту, тракторів або інших самохідних машин. В той же час об'єктом кримінального правопорушення (ст.211 КК РРФСР) визнав тільки безпеку руху автотранспорту або міських засобів електротранспорту, тракторів, або інших самохідних машин. В останньому випадку про життя і здоров'я громадян, як об'єкт кримінального

правопорушення, мови не йде. Але ж обидва кримінальні правопорушення як такі визнаються, зокрема, коли спричинено шкоду здоров'ю людини. Тобто в наявності неоднозначні підходи даного автора до визначення об'єкту кримінального правопорушення. В одному випадку автор визнав об'єкт більш широким (і безпека, і життя або здоров'я), в іншому вужче – тільки безпека. В.І. Касинюк акцентував увагу на тому, що транспортні кримінальні правопорушення посягають на безпечну роботу транспорту в сфері його руху і експлуатації. При цьому зауважував, що «статті Особливої частини КК УРСР 1960р., в яких передбачено відповідальність за транспортні кримінальні правопорушення, покликані охороняти від найбільш небезпечних посягань життя і здоров'я людей, матеріальні цінності, шкода яким може бути спричинена внаслідок виходу транспортних засобів з-під контролю людини» . Тобто, хоча даний автор і визнавав об'єктом транспортних кримінальних правопорушень «безпечну роботу транспорту в сфері його руху і експлуатації», тим не менше він вказував на невід'ємність від об'єкта посягання транспортних кримінальних правопорушень життя і здоров'я людей, власність[18,с.1].

Г.В.Галахова, визначаючи об'єкт транспортних кримінальних правопорушень, також вказувала на невід'ємність від об'єкта посягання транспортних кримінальних правопорушень (безпеки руху і експлуатації транспорту) життя і здоров'я людей, власність. Вона, зокрема, писала: «Суспільна небезпека транспортних кримінальних правопорушень обумовлена тим, що вони порушують суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки життя і здоров'я людей, збереження їх матеріальних цінностей в процесі руху і експлуатації транспорту, що і є їх родовим об'єктом». Продовжуючи цю лінію, вона зазначала: «...основною ознакою, що дозволяє відмежувати кримінальне правопорушення від проступку, є ступінь суспільної небезпеки вчиненого»[18,с.5].

Гізімчук С.В. основним безпосереднім об'єктом кримінального правопорушення (ст.215 КК України 1960р. (ст.288 КК України 2001р.) визнає суспільні відносини по забезпеченню безпеки дорожніх умов руху транспортних засобів. До розряду додаткового обов'язкового об'єкту відносить життя та здоров'я людини, власність[49,с.564].

В.А. Мисливий об'єктом кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту визнає суспільні відносини з приводу безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, спрямовані на захист здоров'я, життя, власності учасників дорожнього руху та інших фізичних та юридичних осіб [23,с.65].

Я.В.Матвійчук основним безпосереднім об'єктом порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту (в КК України, Литви, Латвії, ПК Естонії) вважає безпеку дорожнього руху. В якості додаткових об'єктів кримінального правопорушення (на обов'язковість цих об'єктів акцент не робиться – В.О.) можуть виступати: життя і здоров'я особи, а також за умови, якщо матеріальна шкода передбачена як суспільно небезпечний наслідок цього кримінального правопорушення (як у Литві), – власність [20,с.4].

Бабанін С.В. вважає основним безпосереднім об'єктом порушень чинних на транспорті правил суспільні відносини, які убезпечують рух залізничного, водного, повітряного, автомобільного або електричного транспорту. Додатковими безпосередніми об'єктами кримінального правопорушення (про обов'язковість цих об'єктів не говориться) є життя, здоров'я особи, власність[21,с.3].

Позиції другої групи авторів. Так, К.В.Кичигіна щодо об'єкту автотранспортних кримінальних правопорушень зауважувала, що «...при розгляді конкретного злочинного порушення правил безпеки руху автотранспорту може створитися враження про наявність в числі безпосередніх об'єктів, поряд з безпекою руху, також особистості або майна. Але це не так.» Автор допускає, що при посяганні на одні суспільні відносини певною мірою

зачіпаються й інші суспільні відносини, пов'язані з першими. Причому, в залежності від обставин справи, вони можуть змінюватися. Шкода може бути заподіяна особі або власності. Проте завжди заподіюється шкода безпеці руху автотранспорту[24,с.85].

Б.О.Куринов безпосереднім об'єктом кримінального правопорушення, відповідальність за який передбачено в ст.211 КК РФСР 1960р., визнавав безпеку руху автотранспорту. Разом з тим автор зауважував, що при вчиненні цього кримінального правопорушення шкода заподіюється й іншим правоохоронюваним відносинам: особі, майну. Проте ці інтереси виступають в якості додаткового безпосереднього об'єкта, який не визначає і не може визначати правову природу даного кримінального правопорушення [25,с.6].

В іншій своїй роботі Б.О.Куринов писав, що при визначенні суспільної небезпеки всіх транспортних кримінальних правопорушень на першому місці серед шкідливих наслідків стоять не матеріальні збитки, а, відповідно, не основа господарської могутності, а нещасні випадки з людьми. Іншими словами, на перше місце держава ставить безпеку людей [26,с.5].

О.С.Кузьміна заперечувала проти визнання основним безпосереднім об'єктом автотранспортних кримінальних правопорушень ще й життя та здоров'я. Вона зауважувала, що ці правопорушення пов'язані тільки з діяльністю автотранспорту, і особа, що їх вчинила, не переслідує мети використовувати транспортний засіб для нанесення шкоди здоров'ю громадян або спричинення майнових збитків. Життя і здоров'я людини, а також власність можуть лише виступати як додатковий безпосередній об'єкт, який жодною мірою не визначає правову природу автотранспортного кримінального правопорушення. В той же час даний автор підкреслювала, що при порушенні правил безпеки руху і експлуатації транспорту може бути спричинено шкоду особі або власності, але у всіх цих випадках шкода завдається в першу чергу безпеці руху автотранспорту. Шкода особі або власності не визначає соціально-політичне значення діянь. О.С.Кузьміна також зауважувала, що

посилання окремих авторів на те, що без вказівки в законі на наслідки немає і самого кримінального правопорушення, є неправильним в плані вирішення питання про безпосередній об'єкт. Підтвердженням цього, на думку О.С.Кузьміної, є наявність транспортних кримінальних правопорушень з формальними складами, в яких на перший план висуваються відносини безпеки руху або експлуатації транспорту[26,с.640].

На користь своєї позиції – що життя і здоров'я людини, а також власність не визначають правову природу автотранспортного кримінального правопорушення, О.С.Кузьміна висувала такі аргументи: 1) особа, що вчинила транспортні кримінальні правопорушення, не переслідує мети використовувати транспортний засіб для нанесення шкоди здоров'ю громадян або спричинення майнового збитку; 2) у всіх випадках вчинення транспортних кримінальних правопорушень шкода завдається в першу чергу безпеці руху автотранспорту; 3) що саме ради правового забезпечення охорони відносин безпеки руху і прийняті норми, в яких передбачена відповідальність за транспортні кримінальні правопорушення; 4) що вказівка на наслідки злочинного діяння в нормах Особливої частини КК РФСР само по собі не обумовлює вирішення питання про об'єкт кримінального правопорушення . В цьому зв'язку потрібно зауважити, що особа, вчиняючи транспортні кримінальні правопорушення, дійсно не переслідує мету нанесення шкоди здоров'ю громадян чи позбавлення їх життя. В такому разі це було б кримінальним правопорушенням проти здоров'я або життя людини. Однак, безпека руху та експлуатації транспорту кримінально-правовою охороною забезпечені не самі по собі[27,с.23].

Вчинення конкретного з транспортних кримінальних правопорушень (ст.276-292 КК України) ставить або може ставити під загрозу здоров'я чи життя, безпеку, волю людини, власність, екологічну безпеку, громадську безпеку, права і законні інтереси підприємств, установ, організацій та громадян. Виокремлення ж транспортних кримінальних правопорушень,

відповідальність за які передбачена в самостійному розділі, зовсім не означає, що ці норми «служуть» виключно безпеці руху або експлуатації транспорту. Безпека руху або експлуатації транспорту незалежно від людини, сама по собі, не існує, про що, до речі, зазначено і у «транспортних законах». В ст.16 Закону України «Про транспорт» безпека на транспорті визначається саме через «безпеку життя і здоров'я громадян, безпеку експлуатації транспортних засобів, охорону навколишнього природного середовища . Цю норму базового транспортного закону конкретизують «спеціальні транспортні закони». Так, наприклад, в Законі України «Про залізничний транспорт» щодо безпеки на залізничному транспорті (ст.11) зазначено наступне. Залізниці та підприємства залізничного транспорту загального користування забезпечують безпеку життя і здоров'я громадян, які користуються його послугами, а також безпеку руху поїздів, охорону навколишнього природного середовища згідно з чинним законодавством-України[28,с.5].

В Законі України «Про автомобільний транспорт» говориться про обов'язкову стандартизацію і оцінку відповідності на автомобільному транспорті. В ст.8 цього Закону зазначено, що стандартизація на автомобільному транспорті забезпечує, зокрема, захист інтересів споживачів і держави у питаннях безпеки перевезень для життя, здоров'я людей та майна осіб, охорони довкілля . В Законі України «Про трубопровідний транспорт» визначено мету законодавства про трубопровідний транспорт – регулювання відносин на всіх етапах створення та функціонування (проектування, будівництво, експлуатація, капітальний ремонт, реконструкція тощо) трубопровідного транспорту, встановлення гарантій безпеки життя та здоров'я населення, забезпечення охорони навколишнього природного середовища і національного багатства України від можливого негативного впливу під час експлуатації об'єктів цього виду транспорту . Як бачимо, безпека слугує виключно людині. Через призму інтересів людини існує і сам Кримінальний кодекс. Проте структурування розділів Особливої частини КК України за

родовим об'єктом є логічним – бо злочинний вплив на людину може здійснюватись по-різному..Відносини, що забезпечують безпеку руху або експлуатації транспорту в контексті кримінально-правової охорони нерозривно пов'язані з відносинами, що забезпечують здоров'я або життя, безпеку, волю людини, власність, екологічну безпеку, громадську безпеку, права і законні інтереси підприємств, установ, організацій та громадян. Правий В.Ю.Квашиш, який стверджував, що юридична природа будь-якого конкретного складу кримінального правопорушення визначається властивій лише йому сукупністю ознак, що характеризують об'єкт посягання, об'єктивну сторону, суб'єктивну сторону і суб'єкт кримінального правопорушення. А кримінальне правопорушення, відповідальність за вчинення якого передбачена, наприклад, в ст.286 КК України, визнається таким лише за умови порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що: спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження (ч.1); спричинило смерть потерпілого або заподіяло тяжке тілесне ушкодження (ч.2); спричинило загибель кількох осіб (ч.3). При відсутності посягання на життя чи здоров'я людини, відсутній і склад автотранспортного кримінального правопорушення [29,с.1] .

Інакше кажучи, про родовий об'єкт транспортних кримінальних правопорушень можна говорити, що він є складним (двостороннім).Безпека руху та експлуатації транспорту включає в себе особисті блага людини, власність, екологічну безпеку, громадську безпеку, права і законні інтереси підприємств, установ, організацій та громадян. Загроза цим благам відбувається в сфері руху або експлуатації транспорту через порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту[30,с.2].

Тобто родовий об'єкт кримінальних правопорушень, відповідальність за вчинення яких передбачена в статтях Розділу XI Особливої частини КК України, – це безпека руху та експлуатації транспорту, як такий стан його функціонування, за якого життя, здоров'ю, безпеці, волі людини, власності,

екологічній безпеці, громадській безпеці, правам і законним інтересам підприємств, установ, організацій та громадян ніщо не загрожує, створюються умови відсутності будь-яких небезпек[31,с.5].

При вчиненні певного транспортного кримінального правопорушення пошкоджується чи ставиться під загрозу пошкодження конкретний безпосередній об'єкт. В цілому ж для безпосереднього об'єкта транспортного кримінального правопорушення визначальними, як на наш погляд, є такі складові: безпека руху та експлуатації транспорту (завжди виступає в якості основного безпосереднього об'єкта кримінального правопорушення), та життя, здоров'я, особиста безпека, воля людини, власність, екологічна безпека, громадська безпека, права і законні інтереси підприємств, установ, організацій та громадян, які виступають в якості додаткових (обов'язкових чи факультативних) безпосередніх об'єктів кримінального правопорушення. Саме в такому зв'язку ці складові безпосереднього об'єкту і визначають юридичну природу транспортного кримінального правопорушення[32,с.30].

2.2. Суб'єкт та суб'єктивна сторона складів кримінальних правопорушень у транспортній сфері

Питання про суб'єкт кримінального правопорушення протягом багатьох років було дискусійним в теорії кримінального права. Зазначимо, що і на сьогодні в ряді моментів, які характеризують цей елемент складу кримінального правопорушення, немає єдності поглядів серед теоретиків. Суб'єктом кримінального правопорушення кримінальне право визнає фізичну осудну особу (людину), яка досягла до моменту вчинення певного кримінального правопорушення віку, з якого особа, що вчинила суспільно небезпечне діяння, заборонене кримінальним законом, і здатна понести за нього кримінальну відповідальність [33, с. 348]. Існує й таке визначення суб'єкта кримінального правопорушення: «...це фізична осудна особа, яка вчинила

кримінальне правопорушення у віці, з якого відповідно до Кримінального кодексу може настати кримінальна відповідальність»[34,с. 86].

Більше імпонує визначення суб'єкта кримінального правопорушення, запропоноване В.Я. Тацієм то В.К. Матвійчуком, оскільки з нього чіткіше визначається вік кримінальної відповідальності. Історичний аналіз законодавчого підходу до розуміння цього елемента складу кримінального правопорушення дає підстави стверджувати, що вітчизняний кримінальний закон завжди визнавав суб'єктом кримінального правопорушення виключно людину, зокрема до 1 вересня 2014 року, коли вже і юридичну особу можна притягнути до кримінальної відповідальності за деякі кримінальні правопорушення[35,с.130].

Суб'єктивна сторона транспортних кримінальних правопорушень характеризується залежно від складності її об'єктивної сторони. Кримінальні правопорушення з формальним складом вчинюються з прямим умислом[36,с.4]. У кримінальних правопорушеннях з матеріальним складом необхідно встановлювати психічне ставлення особи до діяння і його наслідків, що має важливе значення для кваліфікації та призначення покарання. Необхідно зазначити, що вперше в КК України 2001 р. у ч. 1 ст. 18 дається законодавче визначення суб'єкта кримінального правопорушення: «Суб'єктом кримінального правопорушення є фізична осудна особа, яка вчинила кримінальне правопорушення у віці, з якого, відповідно до цього Кодексу, може настати кримінальна відповідальність», також у ч. 2 ст. 18 КК України сформульоване визначення спеціального суб'єкта: «Спеціальним суб'єктом кримінального правопорушення є фізично осудна особа, що вчинила кримінальне правопорушення у віці, з якого може наставати кримінальна відповідальність за Кримінальне правопорушення, суб'єктом якого може бути лише певна особа» [37,с.1]. Відсутність будь-якої ознаки загального, а для спеціального – ознак спеціального суб'єкта кримінального правопорушення виключає склад конкретного Кримінальне

правопорушенняного діяння й застосування до особи цього покарання в загальному плані[38,с.74].

Ці вимоги стосуються і кримінальних правопорушень, передбачених розділом XI КК України. Така значущість суб'єкта кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту потребує значної уваги до його дослідження. Суб'єкт кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в юридичній літературі визначається по-різному: 1) В.А. Звіряка заявляє, що «суб'єктом транспортних кримінальних правопорушень є фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку. А за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів (ст. 277 КК України) і деяких інших, указаних у ч. 2 ст. 22 КК України, відповідальність настає з 14-річного віку. Деякі кримінальні правопорушення може вчиняти тільки спеціальний суб'єкт, наприклад, особа, яка керує транспортним засобом» (ст. 286 КК України); 2) В.О. Навроцький стверджує, що «суб'єкт більшості кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту – загальний[39,с.452].

Відповідальність за такі посягання настає з 16-річного віку.З 14-річного віку може настати відповідальність за кримінальні правопорушення, передбачені ст. 277 (пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів), ст. 278 (угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна), частинами 2 та 3 ст. 289 (кваліфікуючий та особливо кваліфікуючий склад незаконного заволодіння транспортним засобом).Деякі кримінальні правопорушення, передбачені розділом XI Особливої частини КК України, може вчиняти лише спеціальний суб'єкт, зокрема працівник транспорту чи окремі категорії таких працівників (статті 276, 284–285, 287–288), або навпаки – особи, які не є працівниками транспорту (ст. 281), особа, яка керує транспортним засобом (ст. 286)» [40, с. 397]; 3) В.І. Касинюк наполягає на тому, що «суб'єктом транспортних кримінальних правопорушень є особа, яка досягла 16-річного віку. Лише за пошкодження

шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277 КК України), угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна), (ст. 278), а також незаконне заволодіння транспортним засобом при кваліфікуючих обставинах (частинами 2 та 3 ст. 289) відповідальність настає з 14-річного віку. Деякі транспортні кримінальні правопорушення, наприклад, порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту, може здійснювати лише працівник транспорту, тобто спеціальний суб'єкт (ст. 276 КК України)» [41, с. 342]; 4) Ю.А. Кармазін переконаний, що суб'єкт кримінальних правопорушень, що розглядається у більшості випадків спеціальний – особа, що управляє транспортним засобом, а також інші особи, які професійно зобов'язані дотримуватися правил безпеки руху і експлуатації транспорту, в тому числі забезпечувати його безпечну експлуатацію (кримінальна відповідальність за транспортні кримінальні правопорушення настає з 16-річного віку. За діяння, передбачені статтями 277, 278, ч. 2 та 3 ст. 289 КК України, – з 14-річного-віку)[42,с.449].

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, колій, засобів сигналізації чи зв'язку. За загальним правилом відповідальність за ст. 276 передбачається з 16-річного віку, але фактично на ці посади на транспорті допускаються особи не молодше 10 років» [43, с. 626]; 5) автор Науково-практичного коментаря до Кримінального кодексу України за ред. М.О. Потебенька, В.Г. Гончаренка зазначають, що «Дії службових осіб зазначених видів транспорту, які не порушили правил безпеки руху або експлуатації транспорту але давали (не давали) розпорядження, накази, вказівки щодо діяльності, внаслідок якої такі порушення були порушені іншими працівниками транспорту, за наявності інших ознак можуть нести відповідальність за службову недбалість за ст. 367

КК України. Особи, які порушили правила безпеки руху або експлуатації автомобільного транспорту, несуть відповідальність за статтями 286, 287, а військовослужбовці – за ст. 415 (порушення правил водіння або експлуатації машин), ст. 416 (порушення правил польотів або підготовки до них)[44,с.505].

Аналіз існуючих точок зору на суб'єкт кримінального правопорушення, передбаченого ст. 276 КК України, надає можливість виокремити з них такі позитивні положення: 1) це спеціальний суб'єкт кримінального правопорушення; 2) це фізична осудна особа, якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося 18 років; 3) це працівник залізничного, водного або повітряного транспорту, трудова діяльність якого пов'язана з рухом, експлуатацією транспортних засобів або їх ремонтом, ремонтом колій, засобів сигналізації чи зв'язку (черговий по станції, машиніст, помічник машиніста, складач потягів, оглядач вагонів, оператор, капітан, помічник капітана, штурман, шкіпер, командир повітряного судна, пілот, радист, механік, диспетчер, працівник відомчих залізниць, метрополітену, особи, які працюють на риболовецьких науково-дослідних та інших-суднах)[44,с.506].

Суб'єкт кримінального правопорушення здійснення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин (ст. 276-1 КК України). Стосовно суб'єкта цього кримінального правопорушення існують такі погляди: 1) О.В. Микитчик заявляє, що суб'єкт цього кримінального правопорушення – спеціальний: член екіпажу повітряного судна – особа авіаційного персоналу, який в установленому порядку доручено виконання певних обов'язків на борту повітряного судна протягом виконання політного завдання (п. 2.1.41 Правила видачі свідоцтв авіаційного персоналу в Україні, затверджених наказом Міністерства від 7 грудня 1998 року № 486); диспетчер управління повітряним рухом (диспетчер повітряного руху) – особа,

яка здійснює диспетчерське обслуговування повітряного руху та має свідоцтво диспетчера служби руху з чинними рейтингами відповідно до наданих прав (п. 2.1.45 тих самих Правил); 2) В.І. Касенюк наполягає на тому, що суб'єктом цього кримінального правопорушення може бути член екіпажу повітряного судна або диспетчер управління повітряним рухом (диспетчером служби руху); 3) В.О. Навроцький упевнений, що «суб'єкт цього кримінального правопорушення – спеціальний. Окрім загальних ознак суб'єкта, він повинен бути наділений ще й додатковими ознаками, які характеризують, по-перше, належність до учасників повітряного руху, які забезпечують польоти у зв'язку із зайняттям певної посади та виконанням відповідних функцій, по-друге, особливий фізіологічний-стан[45,с.631].

До учасників повітряного руху, які забезпечують польоти, відносяться дві категорії осіб: а) члени екіпажу повітряних суден; б) диспетчери управління повітряним рухом (диспетчером служби руху). Членів екіпажу повітряних суден відносяться всі особи, які перебувають на борту повітряного судна у зв'язку з виконанням таких професійних функцій з управління літаком, гвинтокрилом, дирижаблем (пілот, штурман, бортінженери) чи обслуговування пасажирів (стюарди, офіціанти), а також додаткові спеціалісти, що забезпечують виконання технічних процесів перевезення та виконання видів польотів або авіаційних робіт. До вказаного виду суб'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 276-1 КК України, відносяться також: керівники диспетчерських служб, які здійснюють контроль за роботою підлеглих диспетчерів, вправі відсторонити їх від виконання конкретних операцій та прийняття відповідних функцій на себе чи доручити їх виконання іншим диспетчерам, зокрема, диспетчери-інструктори; старші диспетчери; керівники польотів; керівники диспетчерських пунктів; керівництво, диспетчерський та інспекторський склад уповноважених державних підприємств та організацій України в цілому[46,с.541].

Особливий фізіологічний і психологічний стан, у зв'язку з перебуванням в

якому особа визнається такою, що підлягає кримінальній відповідальності: характеризується: а) станом алкогольного сп'яніння або б) перебування під впливом наркотичних чи психотропних речовин. Кримінальна відповідальність за здійснення професійної діяльності учасниками повітряного руху в указаному стані настає при будь-якому ступені та виді алкогольного, наркотичного чи психотропного сп'яніння і незалежно від того, чи особа сама привела себе до відповідного стану, чи приведена до нього поза своєю волею (наприклад, сп'яніла внаслідок того, що інша особа підмінила напій, ввела психотропні речовини примусово). Однак відповідальність виключається, якщо особа, яка поза своєю волею сп'яніла під час перебування на борту судна, що знаходиться в польоті, не може припинити виконання своїх функцій та передати їх іншим членам екіпажу, адже вона діє у стані крайньої необхідності» [47, с. 837]; 4) В.А. Звіряка стверджує, що суб'єктом цього кримінального правопорушення може бути тільки член екіпажу повітряного судна або диспетчер керування повітряним рухом, тобто диспетчер служби руху. Обов'язковою ознакою цього суб'єкта кримінального правопорушення є встановлення його особливого стану – алкогольного сп'яніння або впливу наркотичних або психотропних речовин [38, с. 436]. У той же час п. 1 ч. 3 ст. 58 та ч. 4 ст. 58 Повітряного кодексу України передбачає, що члену екіпажу забороняється виконувати свої обов'язки на повітряному судні, якщо він перебуває під дією будь-якого препарату, що впливає на працездатність і може загрожувати безпеці польоту повітряного судна, або вживає алкоголь менше ніж за вісім годин до зазначеного часу виконання своїх службових обов'язків у польоті або оголошення готовності заступати на льотне чергування з рівнем алкоголю в крові, що перевищує 0,2 проміле та вживати алкоголь під час польоту чи перебування в режимі очікування [48, с. 1].

Згідно з п. 1 ст. 57 Повітряного кодексу України, екіпаж повітряного судна складається з осіб льотного складу, до якого належать особи льотного екіпажу та екіпажу пасажирського і вантажного салону, які під час польоту

постійно виконують такі функції: виконання процедур, передбачених керівництвом з льотної експлуатації повітряного судна; обслуговування устаткування, механізмів і приладів, необхідних для польоту повітряного судна, а також обладнання, встановленого на повітряному судні та необхідного для виконання польотного завдання; забезпечення процедур безпеки пасажирів на борту повітряного судна та їх обслуговування [45,с.631]. На підставі викладеного вище можна запропонувати визначення суб'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 276-1 КК України: «Суб'єктом кримінального правопорушення здійснення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин є фізична осудна особа, яка до моменту вчинення кримінального правопорушення досягла віку кримінальної відповідальності – спеціальний суб'єкт: учасники повітряного руху, які убезпечують польоти, тобто це дві категорії осіб: 1) член екіпажу повітряного судна (особа авіаційного персоналу, якій в установленому порядку доручено виконання певних обов'язків на борту повітряного судна протягом виконання польотного завдання) до якого належать: а) особи льотного екіпажу; екіпажу пасажирського і вантажного салону (які під час польоту постійно виконують такі функції: виконання процедур, передбачених керівництвом з льотної експлуатації повітряного судна; обслуговування устаткування, механізмів і приладів, необхідних для польоту повітряного судна, а також обладнання, встановленого на повітряному судні та необхідного для виконання польотного завдання; забезпечення процедур безпеки пасажирів на борту повітряного судна та їх обслуговування); 2) диспетчери управління повітряним рухом (диспетчер повітряного руху), тобто це особи, які здійснюють диспетчерське обслуговування повітряного руху та мають свідоцтво диспетчера служби руху з чинними рейтингами відповідно до наданих прав громадянам[45,с.632].

Суб'єкт кримінального правопорушення пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277 КК України). Стосовно суб'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 277 КК України, вбачається єдність поглядів. Вважається, що таким є фізична осудна особа, що досягла 14-річного віку. Це визначення суб'єкта потребує певних уточнень, зокрема стосовно того, що таким суб'єктом може бути: громадянин України, особа без громадянства чи громадянин іноземної держави; особа, якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося 14 років[45,с.634]. На підставі викладеного вище можна запропонувати таке визначення суб'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 277 КК України: «Суб'єктом кримінального правопорушення пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів є фізична осудна особа (громадянин України, особа без громадянства, громадянин іноземної держави), якій до моменту вчинення виповнилося 14 років». Суб'єкт кримінального правопорушення угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст. 278 КК України)[41,с.349].

Стосовно суб'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 278 КК України, існують такі судження: 1) суб'єктом цього кримінального правопорушення є фізична осудна особа, яка досягла 14-річного віку; 2) суб'єктом цього кримінального правопорушення є осудна особа, яка досягла 14-річного віку (таким суб'єктом можуть виступати і особи з числа членів екіпажу транспортного засобу, якщо вони не виконують обов'язкові розпорядження владника чи уповноваженого ним органу або органів управління рухом); 3) суб'єкт кримінального правопорушення – особа, якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося 14 років (це можуть бути як працівники вказаних видів транспорту, так і сторонні особи); 4) суб'єктом кримінального правопорушення є фізична осудна особа, яка досягла до моменту вчинення кримінального правопорушення 14-річного віку (за відповідною частиною ст. 278 КК України слід кваліфікувати угон або

захоплення транспортного засобу, яка є працівником цього виду транспорту та керує ним, і додаткової кваліфікації за ст. 276 КК України це кримінальне правопорушення не потребує; 5) суб'єкт кримінального правопорушення – особа, якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося 16 років (це можуть бути як працівники вказаних видів транспорту, так і сторонні особи у певному-розумінні)[49,с.579].

Аналіз задекларованих точок зору та чинного законодавчого дає змогу виділити такі положення: 1) суб'єктом цього кримінального правопорушення є фізична осудна особа, якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося 14 років; 2) це може бути як працівник вказаних видів транспорту, так і сторонні особи; 3) це може бути особа з числа членів екіпажу транспортного засобу, якщо він не виконує обов'язкові розпорядження власника чи уповноваженого ним органу або органів управління рухом. Суб'єкт кримінального правопорушення блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортних підприємств (ст. 279 КК України). Стосовно суб'єкта цього кримінального правопорушення існують такі погляди: 1) що суб'єктом цього кримінального правопорушення є фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку 2) суб'єктом кримінального правопорушення є особа, яка досягла 16-річного віку (Кримінальне правопорушення можуть вчиняти і працівники транспорту, які обслуговують транспортні комунікації); 3) суб'єкт кримінального правопорушення – загальний [45, с. 535]. Аналіз існуючих точок зору та чинного законодавства надає можливість виокремити з них позитивні рішення: 1) суб'єктом цього кримінального правопорушення є фізична осудна особа; 2) така особа досягла 16-річного віку; 3) це можуть бути і працівники транспорту, які обслуговують транспортні комунікації. Проте необхідно внести певні уточнення, а саме: що така особа досягла 16-річного віку до моменту вчинення цього кримінального правопорушення; що такими особами можуть бути водії транспортних засобів, причому не тільки ті, що обслуговують транспортні комунікації в повному обсязі в такому

плані[41,с.350].

На підставі викладеного вище й аналізу чинного законодавства можна запропонувати таке визначення суб'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 279 КК України: «Суб'єктом кримінального правопорушення блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортних підприємств є фізична осудна особа (громадянин України, особа без громадянства, громадянин іноземної держави), якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося 16 років (це можуть бути будь-які фізичні особи, в тому числі водії транспортних засобів, які обслуговують транспортні комунікації, а також водії інших транспортних засобів тощо)» [45,с.636]. Суб'єкт кримінального правопорушення примушення працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (ст. 280 КК України). Стосовно суб'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 280 КК України, висловлюються такі думки: 1) це фізична осудна особа, що досягла 16-річного віку; 2) суб'єкт кримінального правопорушення загальний; 3) це особа, яка досягла 16-річного віку (якщо примушування здійснює службова особа щодо своїх підлеглих, то при наявності відповідних ознак відповідальність настає за сукупністю і за службовий Кримінальне-правопорушення)[42,с.351].

Аналіз чинного законодавства та існуючих поглядів на суб'єкт цього кримінального правопорушення вимагає певних уточнень, як-от: 1) що суб'єктом цього кримінального правопорушення є фізична осудна особа, якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося 16 років; 2) що таким суб'єктом кримінального правопорушення може бути громадянин України, особа без громадянства чи громадянин іноземної держави. Ці уточнення дають змогу запропонувати таке визначення суб'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 280 КК України: «Суб'єктом кримінального правопорушення примушення працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків є фізична осудна особа (громадянин

України, особа без громадянства, громадянин іноземної держави), яка до моменту вчинення кримінального правопорушення досягла 16-річного віку (якщо примушування здійснює службова особа, то при наявності відповідних ознак відповідальність настає за ст. 280 КК України та за відповідний службовий Кримінальне правопорушення)»[41,с.352].Суб'єкт кримінального правопорушення порушення правил повітряних польотів (ст. 281 КК України). Щодо суб'єкта цього кримінального правопорушення існують такі погляди: 1) що таким суб'єктом є пілот, член екіпажу, який не є працівником повітряного транспорту (за цією ознакою слід проводити відмежування цього кримінального правопорушення від кримінального правопорушення, передбаченого ст. 276 КК України, де суб'єктом виступає працівник повітряного транспорту); 2) таким суб'єктом є фізична осудна особа, яка досягла до моменту вчинення кримінального правопорушення 16-річного віку (не можуть бути суб'єктом цього кримінального правопорушення працівники повітряного транспорту);3) суб'єкт кримінального правопорушення спеціальний: ним є осудна особа, яка досягла 16-річного віку і не є працівником повітряного транспорту (працівники транспорту за порушення правил безпеки польотів повітряних суден несуть певну відповідальність за ст. 276 КК України)[39,с.462].Суб'єкт кримінального правопорушення порушення правил використання повітряного простору (ст. 282 КК України). Щодо суб'єкта цього кримінального правопорушення пропонуються такі судження: 1) суб'єкт у цьому кримінальному правопорушенні спеціальний (ним може бути особа, відповідальна за виконання вказаних робіт або за дотримання правил техніки безпеки на певній ділянці роботи); 2) суб'єктом кримінального правопорушення є тільки особа, яка відповідає за безпечний пуск ракет, проведення відповідних стрільб, вибухових робіт або за дотримання правил техніки безпеки на певній ділянці роботи; 3) суб'єкт кримінального правопорушення спеціальний, а саме: особи, відповідальні за безпечне використання повітряного простору (командири, начальники, керівники,

техніки та ін.) під час запуску ракет, проведення стрільб, вибухових робіт або вчинення інших дій (переміщення метеорологічних зондів, об'єктів рекламного, спортивного або іншого призначення тощо)[45,с.638].

Аналіз наведених точок зору та законодавства надає нам можливість виділити такі позитивні положення: 1) таким суб'єктом може бути особа, відповідальна за виконання вказаних робіт або за дотримання правил техніки безпеки на певній ділянці роботи; 2) таким суб'єктом є тільки особа, яка відповідає за безпечний пуск ракет, проведення відповідних стрільб, вибухових робіт або за дотримання правил техніки безпеки на певній ділянці роботи; 3) особи, відповідальні за безпечне використання повітряного простору (командири, начальники, керівники, техніки та ін.під час запуску ракет, проведення стрільб, вибухових робіт або вчинення інших дій, переміщення метеорологічних зондів, об'єктів рекламного, спортивного або іншого призначення тощо) [45, с. 639].На підставі викладеного вище можна запропонувати таке визначення суб'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 282 КК України:«Суб'єктом кримінального правопорушення порушення правил використання повітряного простору є фізична осудна особа, відповідальна за виконання робіт з дотримання правил використання повітряного простору або за дотримання правил техніки безпеки на певній ділянці роботи (це можуть бути командири, начальники, керівники, техніки тощо під час запуску ракет, проведення стрільб, вибухових робіт або вчинення інших дій, переміщення метеорологічних зондів, об'єктів рекламного, спортивного або іншого призначення тощо)».Суб'єкт кримінального правопорушення самовільне без загальної потреби зупинення поїзда (ст. 283 України). Стосовно суб'єкта цього кримінального правопорушення існують такі судження: 1) суб'єктом цього кримінального правопорушення є фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку і не є працівником залізниці (аналогічні дії працівника залізниці кваліфікуються за ст. 276 КК України); 2) суб'єкт цього кримінального правопорушення

загальний (працівник залізничного транспорту за такі дії несе відповідальність за ст. 276КК України); 3) суб'єктом цього кримінального правопорушення є особа, яка досягла 16-річного віку в загальному плані[40,с.847].

Аналіз суджень, наведених вище, та законодавства дає змогу виокремити такі позитивні положення: 1) суб'єктом цього кримінального правопорушення є фізична осудна особа, якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося 16 років; 2) таким суб'єктом не може бути працівник залізничного транспорту. Такий підхід надає нам можливість запропонувати визначення суб'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 283 КК України: «Суб'єктом кримінального правопорушення самовільне без загальної потреби зупинення поїзда може бути фізична осудна особа (громадянин України, особа без громадянства, громадянин іноземної держави), якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося 16 років (такою особою не може бути працівник залізниці, оскільки дії такої особи можуть кваліфікуватися за ст.276 КК-України)»[41,с.354].Суб'єкт кримінального правопорушення ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха (ст. 284 КК України). Суб'єкт цього кримінального правопорушення не має однозначного трактування. Так, 1) суб'єктом цього кримінального правопорушення є тільки капітан судна; 2) суб'єкт кримінального правопорушення спеціальний: ним є капітан будь-якого судна, у т. ч.військового корабля, незалежно від національної належності судна та його виду (особа, яка не є капітаном, наприклад, водій катера, водного мотоцикла чи човна, за ненадання допомоги особам, що зазнали лиха в разі зіткнення з іншим подібним судном, за наявності підстав несе відповідальність за ст. 135 КК України); 3) суб'єкт кримінального правопорушення – спеціальний, а саме: особа яка обіймає посаду капітана судна чи виконує його обов'язки; 4) суб'єктом кримінального правопорушення є капітан судна або особа, яка виконує його обов'язки (якщо капітан судна не надав допомоги, виконуючи наказ розпорядження власника судна в межах його повноважень та

в належному порядку, то він не підлягає кримінальній відповідальності за умови, що він не усвідомлював і не міг усвідомлювати злочинного характеру чи розпорядження. За такі дії несе відповідальність особа, яка віддала наказ чи розпорядження)[41,с.556].

Аналіз існуючих точок зору надає нам можливість виокремити з них позитивні положення: 1) суб'єкт цього кримінального правопорушення є капітан будь-якого судна, у т. ч. військового корабля, незалежно від національної належності судна та його виду, або особа, яка виконує його обов'язки; 2) особа, яка не є капітаном, наприклад, водій катера, водного мотоцикла чи човна, не несе кримінальної відповідальності за кримінальні правопорушення передбачені ст. 284 КК України, а при наявності ознак кримінального правопорушення несе відповідальність за ст. 135 КК України [41,с.557]. Враховуючи викладене вище та виходячи з чинного законодавства, можна запропонувати таке визначення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 284 КК України: «Суб'єктом кримінального правопорушення ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха, може бути фізична осудна особа (громадянин України, особа без громадянства, громадянин іноземної держави), якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнився вік кримінальної відповідальності. Це може бути капітан будь-якого судна, у т. ч. військового корабля, незалежно від національної належності судна та його виду, або особа, яка виконує його обов'язки»[44,с.557].

Суб'єкт кримінального правопорушення неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден (ст. 285 КК України). Стосовно суб'єкта цього кримінального правопорушення існують такі точки зору: 1) це капітан судна або особа, яка виконує його обов'язки; 2) суб'єкт кримінального правопорушення спеціальний: ним може бути лише капітан судна, яке зіткнулося з іншим судном[44,с.558]. Аналіз існуючих точок зору дає змогу виокремити такі позитивні положення: 1) суб'єкт цього кримінального

правопорушення капітан судна, яке зіткнулося з іншим судном, або особа, яка виконує обов'язки капітана судна; 2) що це фізична особа, якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнився вік кримінальної відповідальності. Зважаючи на вищевикладене, можна запропонувати таке визначення суб'єкта цього кримінального правопорушення: «Суб'єктом кримінального правопорушення неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден є фізична осудна особа (громадянин України, особа без громадянства, громадянин іноземної держави), якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнився вік кримінальної відповідальності» [44, с. 851].

Суб'єкт кримінального правопорушення порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України). Стосовно суб'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, існують такі судження: 1) суб'єктом цього кримінального правопорушення визнають особу, яка керує транспортним засобом, незалежно від того, чи має вона на це право (це може бути: водій, інструктор чи майстер виробничого навчання, який керує навчальним водінням; службова особа, яка дає водію обов'язкові для виконання вказівки. При цьому не мають значення наявність чи відсутність в особи права володіння чи користування цим транспортним засобом, посвідчення на право управління транспортним засобом. Військові за порушення прав водіння або експлуатації бойової, спеціальної чи транспортної машин відповідають, за наявності необхідних підстав, за ст. 415 КК України); 2) суб'єкт кримінального правопорушення – фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку і керує транспортним засобом, незалежно від того, чи має вона на це право (за певних умов до відповідальності за коментованою статтею може бути притягнута особа, яка навчає водінню іншу особу і перебуває під час навчальної їзди поруч із учнем (майстер виробничого навчання, інструктор тощо)) [47, с. 642]. Аналіз існуючих поглядів та чинного законодавства надає нам

можливість запропонувати таке визначення суб'єкта цього кримінального правопорушення: «Суб'єктом кримінального правопорушення порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, є фізична осудна особа (громадянин України, особа без громадянства, громадянин іноземної держави), якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося 16 років, зокрема, це може бути особа, яка керує транспортним засобом, незалежно від того, чи має вона право володіння чи користування цим транспортним засобом (це може бути водій, інструктор чи майстер виробничого навчання, який керує навчальним-водінням)»[47,с.644].

Суб'єкт кримінального правопорушення випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287 КК України). Щодо суб'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 287 КК України, існують такі думки: 1) суб'єктом цього кримінального правопорушення є фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку і є працівником підприємства, установи, організації незалежно від форм власності, на якого законом або підзаконними нормативними актами покладено відповідальність за технічний стан чи експлуатацію транспортних засобів (завідувач або начальник гаража, інспектор безпеки руху, головний механік тощо), а також власник і водій таких засобів, які дозволили іншим особам керувати останніми (також це можуть бути працівники поліції); 2) суб'єкт цього кримінального правопорушення «спеціальний: ним, зокрема, є особи, що обіймають посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів. Така відповідальність за певні категорії осіб покладається нормативно-правовими актами та нормативними актами підприємства, установи та організації незалежно від форми власності (завідувачі та начальники гаражів, інспектори безпеки руху, головні механіки), а також інші працівники, які виконують відповідні функції (механіки, диспетчери, працівники медичної служби), водії закріплених за ними

транспортних засобів. Крім того, суб'єктами кримінального правопорушення, передбаченого ст. 287, можуть бути власники приватних транспортних засобів, особи, які користуються ними за довіреністю чи з інших підстав»; 3) «суб'єктом цього кримінального правопорушення є фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку і є відповідальною за технічний стан транспортного засобу, дотримання правил його безпечної експлуатації. Це керівники транспортних підприємств та їх підрозділів, інші особи, яким делеговані відповідні повноваження по контролю за технічним станом транспортних засобів, дотриманню правил їх експлуатації, допуску осіб до керування транспортними засобами (завідувачі та начальники гаражів, інспектори безпеки руху, головні механіки та ін.). Суб'єктами можуть бути водії, за якими закріплено транспортний засіб, а також власники транспортних засобів»; 4) «суб'єктом кримінального правопорушення є особи підприємств і організацій, які відповідають за технічний стан і експлуатацію транспортних засобів (головний інженер, інженер забезпечення руху транспорту, начальник колони, механік гаража або маршруту), водії, за якими закріплений транспортний засіб, що належить різним організаціям чи фізичним особам, а також власники транспортних засобів»; 5) «суб'єктом цього кримінального правопорушення є фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку, відповідальна за технічний стан або експлуатацію транспортних-засобів[50,с.356].

Службові особи, які не є суб'єктами цього кримінального правопорушення, але в наслідок зловживання службовим становищем чи несумлінного виконання своїх обов'язків сприяли настанню тяжких наслідків, з урахуванням конкретних обставин справи можуть нести кримінальну відповідальність за кримінальні правопорушення у сфері службової діяльності – п. 12 пост. Пленуму ВСУ від 23 грудня 2005 року № 14»[50,с.358]. Аналіз існуючих точок зору та чинного законодавства надає можливість виділити з них позитивні положення, які допоможуть нам сформулювати визначення суб'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 287 КК України: 1) що

суб'єктом цього кримінального правопорушення є фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку; 2) що таким суб'єктом може бути працівник підприємства, установ і організацій, незалежно від форм власності, на якого законом або підзаконними нормативними актами покладено відповідальність за технічний стан транспортного засобу, дотримання правил його безпечної експлуатації, тобто особи, яким делеговані відповідні повноваження по контролю за технічним станом транспортних засобів, дотриманню правил їх експлуатації, допуску до керування транспортними засобами (це керівники транспортних підприємств та їх підрозділів, завідувачі та начальники гаражів, головний інженер, інженер з безпеки руху транспорту, начальник колони, інспектор безпеки руху, головний механік, механік гаража або маршруту, працівники медичної служби), водії за якими закріплено транспортний засіб, власник транспортного засобу, особи, які користуються ним за довіреністю чи з інших підстав в повному обсязі [51,с.560].

На підставі викладеного вище можна запропонувати таке визначення суб'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 287 КК України: «Суб'єктом кримінального правопорушення випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації є фізична осудна особа (громадянин України, особа без громадянства, громадянин іноземної держави), якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося 16 років. Таким суб'єктом може бути працівник підприємства, установ і організацій, незалежно від форм власності, на якого законом або підзаконними нормативними актами покладено відповідальність за технічний стан транспортного засобу, дотримання правил його безпечної експлуатації, тобто особи, яким делеговані відповідні повноваження по контролю за технічним станом транспортних засобів, дотриманню правил їх експлуатації, допуску до керування транспортними засобами (це керівники транспортних підприємств та їх підрозділів, завідувачі та начальники гаражів, головний інженер, інженер з безпеки руху транспорту, начальник колони,

інспектор безпеки руху, головний механік, механік гаража або маршруту, працівники медичної служби), водії, за якими закріплено транспортний засіб, власник транспортного засобу, особи, які користуються ним за довіреністю чи з інших підстав»[52,с.435].Суб'єкт кримінального правопорушення порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України). Стосовно суб'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 288 КК України , існують такі думки: 1) суб'єкт кримінального правопорушення – особа, яка досягла 16-річного віку, відповідальна за будівництво, реконструкцію, ремонт, утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, мостів, шляхопроводів та інших дорожніх споруд, а також особа, яка досягла 16-річного віку та є відповідальною за будівництво, ремонт, реконструкцію чи утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд або виконує такі роботи (це керівники дорожньо-експлуатаційних підприємств, їхні підлеглі, яким надано відповідні повноваження щодо дотримання правил, норм та стандартів, інспектори безпеки руху, виконроби, майстри та інші особи, що керують проведенням дорожніх робіт або робіт у межах проїжджої частини, рядові робітники дорожньо-експлуатаційних підприємств тощо); 3) «суб'єкт кримінального правопорушення спеціальний[53,с.248].

Ним може бути особа: а) відповідальна за будівництво, експлуатацію, ремонт чи утримання транспортного об'єкта, тобто працівник, на якого покладено спеціальні обов'язки в цій сфері наказом або розпорядженням чи який виконує такі обов'язки, виходячи з обійманої посади (начальник експлуатаційної ділянки автомобільної дороги, головний інженер проекту, інспектор безпеки руху тощо); б) котра виконує такі роботи, як безпосередній виконавець (бульдозерист, машиніст асфальтоукладника тощо) або як керівник відповідної роботи (майстер, бригадир, начальник ділянки)»; 4) суб'єкт кримінального правопорушення – фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку та виконує такі роботи або відповідальна за їх проведення:

керівники дорожньо-експлуатаційних підприємств, їхні підлеглі, яким надано повноваження щодо дотримання відповідних правил, норм і стандартів, та рядові працівники зазначених підприємств; інспектори безпеки руху; виконроби, майстри, інші особи, які керують проведенням дорожніх робіт[53,с.250].

Аналіз існуючих точок зору, чинного законодавства, відповідної постанови Пленуму Верховного Суду України надає нам можливість виокремити з них такі позитивні положення щодо суб'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 288 КК України: 1) це фізична осудна особа, якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося 16 років; 2) це особа, відповідальна за будівництво, реконструкцію, ремонт чи утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, мостів, шляхопроводів та інших дорожніх споруд, тобто працівник, на якого покладено спеціальні обов'язки в цій сфері наказом або розпорядженням чи який виконує такі обов'язки, виходячи з обійманої посади (керівники дорожньо-експлуатаційних підприємств, їхні підлеглі, яким надано відповідні повноваження щодо дотримання правил, норм і стандартів, начальники експлуатаційної ділянки автомобільної дороги, головні інженери проектів, інспектори безпеки руху та інші особи, що керують проведенням дорожніх робіт або робіт у межах проїжджої частини), рядові робітники зазначених підприємств, тобто особи, які виконують такі роботи як безпосередні виконавці (бульдозерист, машиніст асфальтоукладника тощо) або як керівник відповідної роботи, зокрема, бригадир, майстер-тощо[54,с.725].

«Суб'єктом кримінального правопорушення порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху, є фізична осудна особа (громадянин України, особа без громадянства, громадянин іноземної держави), якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося 16 років та яка є відповідальною за будівництво, реконструкцію, ремонт чи утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів,

мостів, шляхопроводів та інших дорожніх споруд, тобто працівник, на якого покладено спеціальні обов'язки в цій сфері законодавством, наказом, розпорядженням чи який виконує такі обов'язки, виходячи з обійманої посади (керівники дорожньо-експлуатаційних підприємств, їхні підлеглі, яким надано відповідні повноваження щодо дотримання правил, норм і стандартів, начальники експлуатаційної ділянки автомобільної дороги, головні інженери проектів, інспектори безпеки руху та інші особи, що керують проведенням дорожніх робіт або робіт у межах проїжджої частини), рядові робітники зазначених підприємств, тобто особи, які виконують такі роботи як безпосередні виконавці (бульдозерист, машиніст асфальтоукладника тощо) або як керівник відповідної роботи, зокрема, бригадир, майстер-тощо»[54,с.780].

Суб'єкт кримінального правопорушення незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України). Щодо суб'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України, існують такі думки: 1) «суб'єкт кримінального правопорушення – фізична осудна особа, яка досягла 16-річного (ч. 1 ст. 289 КК України) або 14-річного віку (частини 2, 3 тієї ж статті).Суб'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України, не можна визнавати осіб, які є співвласниками або законними користувачами транспортного засобу; працівників підприємств, установ, організацій, незалежно від форм власності, які без належного дозволу здійснили поїздку на закріпленому за ними транспортному засобі; службових осіб, наділених повноваженнями щодо використання чи експлуатації транспортних засобів»; 2) «суб'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 289 КК України, є особа, яка досягла 16-річного віку, а кримінальних правопорушень, передбачених частинами 2 та 3 цієї статті, – 14-річного віку. Судова практика не визнає суб'єктом цього кримінального правопорушення членів сім'ї власника транспортного, водіїв, за якими такий закріплений, а також службових осіб, наділених повноваженнями щодо користування чи експлуатації транспортних засобів»; 3) «суб'єктом

кримінального правопорушення є особа, яка не має права на користування транспортними засобами, щодо якого здійснюється незаконне заволодіння. Суб'єктами цього кримінального правопорушення не можуть виступати: а) водії транспортних засобів, закріплених за ними адміністрацією підприємства, установи, організації, в яких працюють такі водії; б) особи, відповідальні за технічний стан та експлуатацію транспортних засобів, закріплених за ними (начальник колони, інженер з експлуатації тощо); в) особи, яким власник видав доручення на управління транспортним-засобом[55,с.20].

Аналіз існуючих публікацій дає змогу виокремити позитивні положення стосовно суб'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України: 1) суб'єктом кримінального правопорушення є фізична осудна особа, якій до моменту вчинення кримінального правопорушення (за ч. 1 ст. 289 КК України) виповнилося 16 років; 2) суб'єктом цього кримінального правопорушення є особа, яка не має права на користування транспортними засобами, щодо якого здійснюється незаконне заволодіння; 3) суб'єктами цього кримінального правопорушення не можуть виступати: а) особи, які є співвласниками транспортного засобу; б) члени сім'ї власника транспортного засобу; в) законні користувачі транспортного засобу (водії транспортних засобів, закріплених за ними адміністрацією підприємств, установ, відомств, організацій, в яких працюють такі водії, незалежно від форм власності), що без належного дозволу здійснили поїздку на закріпленому за ними транспортному засобі; г) особи, які користуються транспортним засобом за згодою власника чи законного користувача, хоча б ця згода і не була належно оформлена[56,с.74].

«Суб'єктом кримінального правопорушення незаконне заволодіння транспортним засобом є фізична осудна особа (громадянин України, особа без громадянства, громадянин іноземної держави), якій до моменту вчинення кримінального правопорушення (за ч. 1 ст. 289 КК України) виповнилося 16 років, а за ч. 2 і 3 цієї ж статті – виповнилося 14 років, тобто особа, яка не має

права на користування транспортними засобами, щодо якого здійснюється незаконне заволодіння. Суб'єктами цього кримінального правопорушення не можуть виступати: а) особи, які є співвласниками транспортного засобу; б) члени сім'ї власника транспортного засобу; в) законні користувачі транспортного засобу (водії транспортних засобів, закріплених за ними адміністрацією підприємств, установ, організацій, в яких працюють такі водії, незалежно від форм власності), що без належного дозволу здійснили поїздку на закріпленому за ними транспортному засобі[57,с.197].Суб'єкт кримінального правопорушення знищення, підробка або заміна номерів, вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290 КК України). Стосовно суб'єкта цього кримінального правопорушення існують такі судження: 1) суб'єктом є особа, якій виповнилося 16 років; 2) суб'єктом кримінального правопорушення є фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку; 3) суб'єкт кримінального правопорушення загальний[56,с.75].

Аналіз чинного законодавства та існуючих точок зору надає нам можливість запропонувати більш повне визначення суб'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 290 КК України: «Суб'єктом кримінального правопорушення знищення, підробка або заміна номерів, вузлів та агрегатів транспортного засобу є фізична осудна особа (громадянин України, особа без громадянства, громадянин іноземної держави), якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося 16 років».Суб'єкт кримінального правопорушення порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК України). Щодо суб'єкта цього кримінального правопорушення існують такі думки: 1) суб'єктом кримінального правопорушення можуть бути пасажери, пішоходи, велосипедисти, погоничі і пастухи худоби, особи, що керують гужовим транспортом, які досягли 16-річного віку (це також особи, які при виготовленні, ремонті транспортних засобів порушили відповідні правила, норми і стандарти); 2) суб'єкт кримінального правопорушення – загальний: велосипедисти, пішоходи,

пасажери, водії маломірних суден, водії гужового транспорту; 3) суб'єктом кримінального правопорушення є фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку; 4) суб'єктом цього кримінального правопорушення можуть бути пасажери, пішоходи, велосипедисти, погоничі і пастухи худоби, особи які управляють човнами, байдарками і маломірними судами, які досягли 16-річного віку [57, с. 574]. Аналіз свідчить, що наведені точки зору не суперечать одна одній, а взаємодоповнюють одна одну. Проте слід зазначити, що це визначення не є повним. На наш погляд, суб'єкт цього кримінального правопорушення повинен мати таке тлумачення: «Суб'єктом кримінального правопорушення порушення чинних на транспорті правил є фізична осудна особа (громадянин України, особа без громадянства, громадянин іноземної держави), якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося 16 років. Таким суб'єктом можуть бути: пасажери, пішоходи, велосипедисти, погоничі і пастухи худоби, особа, яка керує гужовим транспортом, водії, які управляють човнами, байдарками, маломірними судами (це також особи, які при виготовленні, переобладнанні, ремонті транспортних засобів порушили відповідні правила, норми і стандарти)» [58, с. 120].

Суб'єкт кримінального правопорушення пошкодження об'єктів магістральних або промислових нафто-, газо-, конденсаторопроводів та нафтопродуктопроводів (ст. 292. КК України). Щодо суб'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 292 КК України, існують такі твердження: 1) суб'єктом кримінального правопорушення може бути особа, яка досягла 16-річного віку; 2) суб'єктом кримінального правопорушення може бути фізична осудна особа, якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося 16 років [59, с. 9].

РОЗДІЛ 3. КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ

3.1 Покарання за порушення безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту

Відповідно до ч. 1 ст. 276 Кримінального кодексу України порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту – це порушення працівником залізничного, водного або повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспорту, а також недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку, якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків, яке тягне за собою виправні роботи на строк до 2 років або обмеження волі на строк до 3 років[60,с.5].

Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки руху або експлуатації різних видів транспорту диференційована залежно від виду транспорту, а також суб'єкта кримінального правопорушення. У ст. 276 КК України встановлена відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації залізничного, водного або повітряного транспорту працівниками цих видів транспорту, а також за недоброякісний ремонт об'єктів, які належать до вказаних видів транспорту. Відповідальність за порушення правил безпеки польотів повітряних суден особами, які не є працівниками повітряного транспорту, передбачена ст. 281 КК України. Порушення правил безпеки автотранспорту особою, яка керує транспортним засобом, – ст. 286 КК України, а ст. 291 КК України охоплюється порушення чинних на транспорті всіх видів правил, що забезпечують рух, здійснене іншими особами[67,с.234].

В інших статтях розділу XI Особливої частини КК України передбачена відповідальність за інші посягання на безпеку руху та експлуатації транспорту. Основним безпосереднім об'єктом кримінального правопорушення,

передбаченого ст. 276 КК України, є безпека руху або експлуатації залізничного, водного або повітряного транспорту. Його додатковим факультативним об'єктом можуть виступати життя і здоров'я особи; власність, довкілля, інші блага. Під безпекою руху або експлуатації розуміють відсутність небезпеки, такий стан, за якого не заподіюється і не може бути заподіяна шкода життю і здоров'ю людей, власності, іншим соціальним цінностям внаслідок руху або експлуатації джерел підвищеної небезпеки транспортних засобів відповідних видів[61,с.5].

До залізничного транспорту належать рейкові магістральні і під'їзні шляхи і належне до них обладнання (переїзди, шлагбауми), рухомий склад (локомотиви та вагони, дрезини), засоби управління, сигналізації та зв'язку. При цьому не мають значення відомча належність об'єктів транспорту та форми власності на них[71,с.140].

Тобто кримінальна відповідальність за ст. 276 КК України настає при порушеннях, допущених на залізничному транспорті, належному як МТ, так і окремим суб'єктам господарювання, включаючи метрополітен, під'їзні шляхи підприємств, залізничні вітки, прокладені в кар'єрах, на лісосіках тощо. Водночас не належать до залізничного транспорту об'єкти рейкового технологічного транспорту (цехові, шахтні), міський рейковий транспорт (трамваї, фунікулери, монорельсові дороги), а також канатні підйомники, ескалатори тощо[62, с.3].

Водний транспорт включає в себе плавучі самохідні і несамохідні засоби, маяки та бакени, причальні споруди, призначені для перевезення вантажів та пасажирів, риболовства. До нього не належать військові кораблі, порушення правил водіння яких кваліфікується за ст. 417 КК України [63,с.1]

Повітряний транспорт – це цивільні повітряні судна, місця для їх приземлення (аеродроми, вертолітні майданчики) з обладнанням, яке забезпечує зліт і посадку літальних апаратів, включаючи засоби зв'язку та керування повітряним рухом, сигнальні вогні тощо[73,с.2].Не належать до

об'єктів повітряного транспорту апарати на повітряній подушці (які тримаються над землею чи водою завдяки надлишковому тиску повітря під корпусом), повітряні кулі без двигунів, парашути.Порушення правил польотів або підготовки до них на військових літальних апаратах кваліфікується за ст. 436 КК України [64,с.8].А.С. Макаренко зазначає, що призначення покарання - це загальнообов'язкові правила, якими повинен керуватися суд у кожному випадку призначення покарання винній особі.Це система правил, яка приводить у дію механізм санкції статей Особливої частини ККУ [64, с. 239].

Суд призначає покарання:

- 1) у межах, установлених у санкції статті Особливої частини цього Кодексу, що передбачає відповідальність за вчинений кримінальне правопорушення;
- 2) відповідно до положень Загальної частини ККУ;
- 3) враховуючи ступінь тяжкості вчиненого кримінального правопорушення, особу винного та обставини, що пом'якшують та обтяжують покарання

Особі, яка вчинила кримінальне правопорушення, має бути призначене покарання, необхідне й достатнє для її виправлення та попередження нових кримінальних правопорушень[68,с.34].

При призначенні покарання обставинами, які його пом'якшують, визнаються:

- 1) з'явлення із зізнанням, щире каяття або активне сприяння розкриттю кримінального правопорушення;
- 2) добровільне відшкодування завданого збитку або усунення заподіяної шкоди;
- 3) вчинення кримінального правопорушення неповнолітнім;
- 4) вчинення кримінального правопорушення жінкою в стані вагітності;

- 5) вчинення кримінального правопорушення внаслідок збігу тяжких особистих, сімейних чи інших обставин;
- 6) вчинення кримінального правопорушення під впливом погрози, примусу або через матеріальну, службову чи іншу залежність;
- 7) вчинення кримінального правопорушення під впливом сильного душевного хвилювання, викликаного неправомірними або аморальними діями потерпілого;
- 8) вчинення кримінального правопорушення з перевищенням меж крайньої необхідності;
- 9) виконання спеціального завдання з попередження чи розкриття злочинної діяльності організованої групи чи злочинної організації, поєднане з вчиненням кримінального правопорушення у випадках, передбачених ККУ[69,с.140].

При призначенні покарання обставинами, які його обтяжують, визнаються:

- 1) вчинення кримінального правопорушення особою повторно та рецидив кримінальних правопорушень;
- 2) вчинення кримінального правопорушення групою осіб за попередньою змовою;
- 3) вчинення кримінального правопорушення на ґрунті расової, національної чи релігійної ворожнечі або розбрату;
- 4) вчинення кримінального правопорушення у зв'язку з виконанням потерпілим службового або громадського обов'язку;
- 5) тяжкі наслідки, завдані кримінальним правопорушенням;
- 6) вчинення кримінального правопорушення щодо малолітнього, особи похилого віку або особи, що перебуває в безпорадному стані;

- 7) вчинення кримінального правопорушення щодо жінки, яка завідомо для винного перебувала у стані вагітності;
- 8) вчинення кримінального правопорушення щодо особи, яка перебуває в матеріальній, службовій чи іншій залежності від винного;
- 9) вчинення кримінального правопорушення з використанням малолітнього або особи, що страждає психічним захворюванням чи недоумством;
- 10) вчинення кримінального правопорушення з особливою жорстокістю;
- 11) вчинення кримінального правопорушення з використанням умов воєнного або надзвичайного стану, інших надзвичайних подій;
- 12) вчинення кримінального правопорушення загально-небезпечним способом;
- 13) вчинення кримінального правопорушення особою, що перебуває у стані алкогольного сп'яніння або у стані, викликаному вживанням наркотичних або інших одурманюючих засобів.

Стаття 276 ККУ передбачає відповідальність за такими кримінальними правопорушеннями:

- Порушення працівником залізничного, водного або повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспорту, а також недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку, якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків, - караються виправними роботами на строк до двох років або обмеженням волі на строк до трьох років[70,с.258].

- Ті самі діяння, якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або заподіяли велику матеріальну шкоду, - караються позбавленням волі на строк від двох до семи років.

- Діяння, передбачені частинами першою або другою цієї статті, якщо вони спричинили загибель людей, - караються позбавленням волі на строк від п'яти до десяти-років[65,с.1].

Кримінальна відповідальність за статтею 276 ККУ настає тоді, коли порушення пов'язане із функціонуванням одного із видів транспорту, названих в диспозиції цієї статті, - залізничного, водного чи повітряного. Кожний із видів транспорту включає в себе певну інфраструктуру - транспортні засоби, шляхи сполучення та місця базування, засоби управління рухом [66, с. 63]. Таким чином, призначення покарання - це загальнообов'язкові правила, якими повинен керуватися суд у кожному випадку призначення покарання винній особі. За чинним ККУ, порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту, караються: якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків, - караються виправними роботами на строк до двох років або обмеженням волі на строк до трьох років; якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або заподіяли велику матеріальну шкоду, - караються позбавленням волі на строк від двох до семи років; якщо вони спричинили загибель людей, - караються позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років[72,с.560].

3.2 Покарання за порушення безпеки руху та експлуатації автомобільного та міського електричного транспорту

При кваліфікації кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК, треба виходити з того, що її диспозиція є бланкетною, а тому необхідно керуватися законодавчими або іншими нормативними актами щодо безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (Закон України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 р., Правила дорожнього руху, затверджені постановою КМУ від 10 жовтня 2001 р. № 1306. У правозастосовній практиці слід

керуватись положеннями постанов ПВСУ від 23 грудня 2005 р. № 14 «Про застосування судами України законодавства у справах про деякі кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті»)[73,с.5].

Кримінальне правопорушення може бути вчинений тільки при керуванні транспортними засобами, вказаними в примітці до ст. 286 КК України. Механічний транспортний засіб – транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт (п. 1.10 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306)[74,с.110].

До транспортних засобів, зокрема, належать: усі види автобусів; усі види автомобілів, у тому числі спеціальних і спеціалізованих (наприклад, санітарні, пожежні, спортивні й поливальні, автокрани, навантажувачі); трактори – самохідні машини (колісні або на гусеничному ході), призначені для перевезення вантажів чи виконання сільськогосподарських, будівельних, лісових та інших робіт; самохідні машини, призначені для виконання сільськогосподарських, дорожніх, будівельних, меліоративних і лісових робіт, – комбайни, грейдери, бульдозери, екскаватори, крани та ін.; міський електротранспорт – трамваї і тролейбуси, в тому числі пасажирські, вантажні, ремонтні, спеціального обслуговування, колієукладачі; мотоцикли, зокрема дорожні, спортивні, спеціального призначення, з боковим причепом або без нього; моторолери, мотоколяски й інші механічні транспортні засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кг; інші механічні транспортні засоби – всюдиходи, аеросани, амфібії тощо; а також причепи[75,с.105].

Кваліфікуючи порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, за об'єктивною стороною, необхідно враховувати, що вона включає три обов'язкові ознаки:

1) порушення правил безпеки дорожнього руху (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) або експлуатації транспорту (дія чи бездіяльність особи, яка керує транспортним засобом, тобто невиконання тих нормативно-правових актів, які регламентують безпечне використання транспортного засобу під час його руху, наприклад, порушення правил перевезення людей або вантажу, експлуатація транспортного засобу з несправною гальмовою системою або рульовим керуванням тощо);

2) наслідки у виді заподіяння потерпілому середньої тяжкості тілесних ушкоджень (ч. 1), тяжких тілесних ушкоджень або смерть потерпілого (ч. 2), спричинення загибелі кількох осіб (ч. 3);

3) причинний зв'язок між порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту і настанням наслідків, зазначених у диспозиції статті. При встановленні причинного зв'язку необхідно враховувати дії (бездіяльність) не тільки особи, що керує транспортним засобом, але і неналежне поведіння інших учасників руху, що може виключати кримінальну відповідальність водія чи-її-пом'якшити[76,с.250].

Кваліфікуються дії винної особи за ст. 286 КК України незалежно від місця, де були допущені порушення правил безпеки дорожнього руху чи експлуатації транспорту, правил водіння або експлуатації машини (на магістралі, шосе, вулиці, залізничному переїзді, полі, території підприємства, у дворі, тощо). Це стосується і випадків, коли зазначені правила було порушено під час виконання з допомогою транспортних засобів різних робіт (дорожніх, сільськогосподарських, будівельних та ін.). Якщо ж особа під час виконання таких робіт, хоча б і під час руху чи експлуатації машини, порушила не ці, а інші правила (наприклад, правила охорони праці, зокрема правила техніки

безпеки), її дії, за наявності до того підстав, підлягають кваліфікації за статтями КК України, які передбачають відповідальність за недодержання саме цих (інших) правил, а у відповідних випадках – за кримінальні правопорушення проти життя та здоров'я особи або за знищення чи пошкодження майна (п. 5 постанови ППВСУ «Про застосування судами України законодавства у справах про деякі кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» від 23 грудня 2005 р. № 14)[77,с.45]. Відповідальність за ст. 286 КК України настає лише за умови, що винна особа внаслідок порушення певних правил спричинила з необережності потерпілому середньої тяжкості чи тяжке тілесне ушкодження або його загибель. Якщо ж, порушуючи відповідні правила й усвідомлюючи суспільно небезпечний характер своїх дій, винний передбачав суспільно небезпечні наслідки і бажав або свідомо припускав їх настання, ці дії необхідно кваліфікувати за статтями КК України, в яких встановлено відповідальність за умисні кримінальні правопорушення проти життя та здоров'я особи. При порушенні правил безпеки дорожнього руху чи експлуатації транспорту, яке спричинило наслідки, передбачені різними частинами ст. 286 КК України, дії винної особи слід кваліфікувати як одне кримінальне правопорушення за тією частиною цієї статті, яка передбачає більш тяжкі наслідки. При цьому у процесуальних документах необхідно зазначати всі кваліфікуючі ознаки кримінального правопорушення. Якщо ж наслідки, зазначені у різних частинах ст. 286 КК України, спричинені двома або більше порушеннями, винна особа має нести відповідальність за сукупністю кримінальних правопорушенняв, передбачених-нормами[78,с.25].

У випадках, коли передбачені ст. 286 КК України суспільно небезпечні наслідки настали через порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту двома або більше водіями транспортних засобів, суди повинні з'ясовувати характер порушень, які допустив кожен із них, а також чи не було причиною порушення зазначених правил одним водієм їх

недодержання іншим і чи мав перший можливість уникнути дорожньо-транспортної події та її наслідків. При цьому треба мати на увазі, що за певних умов виключається кримінальна відповідальність особи, яка порушила Правила дорожнього руху вимушено, через створення аварійної ситуації іншою особою, котра керувала транспортним-засобом[79,с.76].

Порушення особою правил безпеки дорожнього руху чи експлуатації транспорту, правил водіння або експлуатації машини і подальше залишення потерпілого від такого кримінального правопорушення без допомоги слід кваліфікувати, за наявності до того підстав, за сукупністю кримінальних правопорушень, передбачених відповідними частинами статей 286 та відповідною частиною ст. 135 КК України. Якщо в діях водія немає складу злочину, передбаченого ст. 286 КК України, 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 КК України, але у разі миттєвої загибелі потерпілого відповідальність за ст. 135 КК України виключається[80,с.125].

При кваліфікації кримінального правопорушення, передбаченого ст. 287 КК України, треба виходити того, що її диспозиція є бланкетною, а тому необхідно керуватися законодавчими або іншими нормативними актами щодо безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (Закон України «Про дорожній рух» від 3 листопада 1993 р., Правила дорожнього руху, затверджені постановою КМУ від 10 жовтня 2001 р. № 1306, Правила надання послуг з технічного обслуговування і ремонту автомобільних транспортних засобів, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 11 листопада 2002 р. № 792. Кваліфікуючи випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації за об'єктивною стороною, необхідно враховувати, що вона включає три обов'язкові ознаки:

1) суспільно небезпечне діяння:

а) випуск в експлуатацію завідомо технічно несправних транспортних засобів (усна або письмова згода, розпорядження, вказівка особи, відповідальної за технічний стан чи експлуатацію транспортних засобів на (про) використання у сфері дорожнього руху якогось із них з такими технічними несправностями, за яких його експлуатація відповідно до розд. 31 Правил дорожнього руху заборонена;

б) допуск до керування транспортним засобом особи, яка перебуває в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, чи не має права на керування транспортним засобом (усна чи письмова згода, розпорядження, вказівка особи, відповідальної за технічний стан чи експлуатацію цього засобу, про його використання у сфері дорожнього руху таким водієм. Як допуск можна розглядати також мовчазну згоду, видачу маршрутного листа, передачу ключів і документів або керма під час руху, невідсторонення водія від керування тощо);

в) інше грубе порушення правил їх експлуатації (грубе порушення режиму роботи водіїв; відсутність контролю за технічним станом транспортних засобів; надання дозволу на використання вантажного транспортного засобу, не обладнаного належним чином для перевезення пасажирів, а також перевантаженого чи завантаженого з порушенням вимог правил дорожнього руху; допуск до керування особи у стомленому або хворобливому стані тощо)

2) наслідки у виді заподіяння потерпілому середньої тяжкості, тяжкого тілесного ушкодження або смерті;

3) причинний зв'язок між порушенням правил експлуатації транспортних засобів і настанням наслідків, зазначених у диспозиції статті[81,с.150].

Не несе кримінальної відповідальності за подібні дії особа, яка була усунена від керування транспортним засобом відповідною службовою особою. Службові

особи, які не є суб'єктами цього кримінального правопорушення, але внаслідок зловживання службовим становищем чи несумлінного виконання своїх обов'язків сприяли настанню тяжких наслідків, з урахуванням конкретних обставин справи можуть нести кримінальну відповідальність за кримінальні правопорушення у сфері службової діяльності. У випадку, якщо водій чи власник транспортного засобу (уповноважена особа), який на порушення чинних правил передав керування ним особі, котра не мала або була позбавлена права керувати такими засобами взагалі чи засобом відповідної категорії, у разі спричинення зазначеними діями перелічених у ст. 287 КК України наслідків несе відповідальність за цією статтею, а особа, яка фактично керувала транспортним засобом, – за ст. 286 КК України[82,с.270].

Кримінальна відповідальність за ст. 287 КК України настає також у випадках, коли потерпілим від передбаченого зазначеною статтею кримінального правопорушення є особа, яка керувала транспортним засобом. Передача на порушення чинних правил керування транспортним засобом службовій особі, від якої водій залежить по службі, не звільняє останнього від відповідальності. Виняток становить випадок, коли зазначена службова особа чи працівник органу внутрішніх справ усунули водія від керування цим засобом. При кваліфікації кримінального правопорушення, передбаченого ст. 288 КК України, треба виходити того, що її диспозиція є бланкетною, а тому необхідно керуватися законодавчими або іншими нормативними актами щодо забезпечення дорожнього руху (наприклад: Технічні правила ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування України, затверджені наказом Української державної корпорації по будівництву, ремонту та утриманню автомобільних доріг «Укравтодор» від 26 вересня 1997 р. № 190; Єдині правила ремонту й утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони, затверджені постановою КМУ від 30 березня 1994 р. № 198 тощо)[83,с.478].

Кваліфікуючи порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху, за об'єктивною стороною, необхідно враховувати, що вона включає три обов'язкові ознаки:

1) порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху (наприклад, порушення відповідних правил, норм і стандартів при будівництві, реконструкції, ремонті чи утриманні шляхів, вулиць, залізничних переїздів, інших шляхових споруд, вимикання вуличного освітлення в темну пору доби, надання дозволу на експлуатацію ділянки дороги з поганим покриттям, невстановлення загороджувальних засобів та попереджувальних знаків на місці проведення дорожніх робіт, несвоєчасний огляд доріг, вулиць, залізничних переїздів, інших шляхових споруд з метою з'ясувати, чи відповідає їх стан вимозі забезпечення дорожнього руху, тощо (п. 14 постанови ППВСУ «Про застосування судами України законодавства у справах про деякі кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» від 23 грудня 2005 р. № 14);

2) наслідки у виді заподіяння потерпілому середньої тяжкості тілесних ушкоджень, тяжких тілесних ушкоджень або смерті;

3) причиновий зв'язок між порушенням правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху, і настанням наслідків, зазначених у диспозиції статтях.

Кваліфікуючи даний кримінальне правопорушення за суб'єктом, варто взяти до уваги, що ним є фізична осудна особа, що досягла 16-річного віку і виконує такі роботи або відповідальна за їх проведення: керівник дорожньо-експлуатаційних підприємств, його підлеглі, котрим надано повноваження щодо дотримання відповідних правил, норм і стандартів, та рядові робітники зазначених підприємств; інспектор безпеки руху; виконроб, майстер, інші особи, які

керують проведенням дорожніх робіт чи робіт у межах проїзної частини-тощо[84,с.204]

Здійснюючи кваліфікацію за суб'єктивною стороною, слід пам'ятати, що вона характеризується необережною формою вини. Саме порушення правил, норм або стандартів щодо забезпечення дорожнього руху може бути вчинено умисно або з необережності, ставлення до наслідків – тільки необережне. При кваліфікації цього кримінального правопорушення слід виходити з того, що предметом злочинного посягання можуть всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби, які вказані у примітці до ст. 286 КК України. Кваліфікуючи дане кримінальне правопорушення за об'єктивною стороною, необхідно враховувати, що вона характеризується діями з незаконного заволодіння транспортним засобом (умисне, протиправне вилучення його з будь-якою метою у власника або законного користувача всупереч їх волі (з місця стоянки чи під час руху) шляхом запуску двигуна, буксирування, завантажування на інший транспортний засіб, примусового відсторонення зазначених осіб від керування, примушування їх до початку чи продовження руху тощо. Таке заволодіння може бути вчинене таємно або відкрито, шляхом обману чи зловживання довірою, із застосуванням-насильства)[85,с.575].

Кримінальне правопорушення визнається закінченим з моменту, коли транспортний засіб почав рухатись унаслідок запуску двигуна чи буксирування, а якщо заволодіння відбувається під час руху транспортного засобу, – з моменту встановлення контролю над ним. Відповідно до частин 2, 3 ст. 289 КК та п. 3 примітки до цієї статті матеріальну шкоду слід визнавати значною в разі заподіяння реальних збитків на суму від 100 до 250 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, а великою – на суму понад 250 таких мінімумів. При вирішенні питання про те, чи були збитки реальними, необхідно виходити з положень п. 1 ч. 2 ст. 22 ЦК, де зазначено, що такими збитками є втрати, яких

особа зазнала у зв'язку зі знищенням або пошкодженням речі, а також витрати, що вона зробила або мусить зробити для відновлення свого порушеного права. Якщо транспортний засіб не зазнав ніяких пошкоджень унаслідок незаконного заволодіння, його технічний стан не погіршився і відновлення він не потребує або сума відповідних витрат менша від зазначеної у п. 3 примітки до ст. 289 КК України, така кваліфікуюча ознака, як заподіяння значної або великої шкоди, відсутня. У випадках коли особа знищила транспортний засіб, яким незаконно заволоділа, чи призвела до такого стану, що він повністю втратив свою цінність і його вже не можна використовувати за прямим призначенням, розмір реальних збитків дорівнює вартості автомобіля на день вчинення кримінального правопорушення. Таким же чином треба вирішувати це питання, якщо транспортний засіб після незаконного заволодіння не знайдено в цілому [86, с. 380].

У разі пошкодження внаслідок дій винної особи окремих деталей, вузлів, агрегатів транспортного засобу розмір реальних збитків необхідно визначати виходячи з вартості запасних частин і відновлювального ремонту. Незаконне заволодіння будь-яким способом деталями, вузлами, агрегатами транспортного засобу без мети заволодіння останнім не утворює склад цього кримінального правопорушення і повинно кваліфікуватись як викрадення цих предметів (крадіжка, грабіж тощо). 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 КК України. Вбивство з метою полегшення заволодіння транспортним засобом для пересування необхідно кваліфікувати за п. 9 ч. 2 ст. 115 КК і ч. 3 ст. 289 КК України [87, с. 870]. 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 ст. 289 КК і 286 КК України у ч. 4 ст. 289 КК України передбачений спеціальний вид звільнення від кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом, яке здійснюється за наявності сукупності таких умов:

- 1) 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);
- 2) особа добровільно заявила про це правоохоронним органам;
- 3) особа повернула транспортний засіб власникові;
- 4) особа повністю відшкодувала завдані збитки.

Знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290 КК України). При кваліфікації цього кримінального правопорушення слід виходити з того, що предметом злочинного посягання є ідентифікаційний номер, номер двигуна, шасі, кузова механічного транспортного засобу та його номерна панель. Ідентифікаційний номер (позначення) ТЗ (vehicle identification number – VIN) – структурне поєднання буквено-цифрових символів. Присвоюється виробником ТЗ з метою ідентифікації останнього та наноситься на деталі кузова, шасі (рамі) згідно стандарту. Номерна панель – єдина неділима деталь кузова, на якій розташована номерна площадка; номерна площадка (майданчик) – ділянка номерної панелі ТЗ, на якій у відповідному, передбаченому виробником, місці наноситься ІНТЗ (п. 1.6 Інструкції про проведення огляду транспортних засобів та їх реєстраційних документів під час реєстрації, перереєстрації і зняття з обліку, затвердженої Наказом МВС України №987 від 10.11.2005р.) [88, с.470]. Кваліфікуючи дане кримінальне правопорушення за об'єктивною стороною, необхідно враховувати, що вона характеризується такими діями:

- 1) знищення ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі або кузова транспортного засобу (повне видалення ідентифікаційного номера транспортного засобу, номерів двигуна, шасі або кузова будь-яким способом);
- 2) підробка ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі або кузова транспортного засобу (повна або часткова зміна будь-яким способом (перебиванням, наплавленням, витравленням тощо) частини або всього номера).
- 3) заміна ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі або кузова транспортного засобу (повна заміна відповідних частин механічного транспортного засобу з нанесеними на них номерами);
- 4) заміна без дозволу відповідних органів влади номерної панелі з її ідентифікаційним номером (самовільне переобладнання транспортного засобу шляхом зміни кузовів, які мають ідентифікаційні номери, без дозволу реєстраційних підрозділів ДАІ) [89,с.570].Кримінальне правопорушення є закінченим з моменту вчинення будь-якої з дій, що утворюють його об'єктивну сторону. Кваліфікуючи дане кримінальне правопорушення за суб'єктом, варто взяти до уваги, що ним є фізична осудна особа, що досягла 16-річного віку. Здійснюючи кваліфікацію за суб'єктивною стороною, слід пам'ятати, що вона характеризується умисною формою вини. Знищення, підробка або заміна зазначених номерів або заміна без дозволу відповідних органів влади номерної панелі з її ідентифікаційним номером, пов'язані з незаконним заволодінням транспортним засобом, підлягають кваліфікації за сукупністю кримінальних правопорушень, передбачених статтями 289 та 290 КК України[90,с.670].

ВИСНОВКИ

Таким чином, під транспортними злочинами, слід розуміти передбачені кримінальним законом суспільно небезпечні діяння, що посягають на безпеку руху та експлуатації всіх видів механічного транспорту, а також магістрального трубопровідного транспорту. Боротьба з транспортними злочинами сьогодні набуває важливого значення. Підтвердженням цього є виділення їх в окремий розділ Особливої частини Кримінального кодексу. Головною ознакою об'єднання злочинів в одну групу є їх єдиний об'єкт - відносини, які забезпечують безпеку руху та експлуатації усіх видів механічного транспорту. Безпосередні об'єкти окремих транспортних злочинів лежать у площині родового об'єкту, хоч і мають свої особливості. Вони залежать, насамперед, від видів транспорту, якими можуть вчинятися ці злочини, а також від характеру об'єктивної сторони та кваліфікуючих обставин. Так, деякі злочини можуть бути вчинені із застосуванням насильства або погроз, у зв'язку з чим виникає питання про додатковий безпосередній об'єкт - життя і здоров'я особи.

Під час учинення транспортного злочину, потерпілому може бути заподіяна моральна, фізична чи майнова шкода. У такому випадку потерпілий вправі пред'явити цивільний позов про її відшкодування, який має бути розглянутий разом із кримінальною справою. Якщо цивільний позов не був заявлений, суд повинен роз'яснити особі, яка зазнала шкоди від злочину, її право пред'явити такий позов до підсудного або до особи, котра за законом несе матеріальну відповідальність за заподіяну ним шкоду.

Особливістю транспортних правопорушень є те, що шкода особі або майну завдається в основному при порушенні правил використання джерел підвищеної небезпеки, а також шляхом порушення правил безпеки. Це дає підстави виділити транспортні правопорушення у відокремлену самостійну групу. Як свідчить аналіз, всі транспортні правопорушення мають єдиний родовий об'єкт, багато загального в ознаках об'єктивної і суб'єктивної сторін, усі вони скоюються у певній сфері діяльності як результат взаємодії людини з транспортним засобом.

Серед правових заходів важливе значення у боротьбі з правопорушеннями на транспорті має правильне застосування кримінального законодавства. У чинному кримінальному кодексі відповідальність за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту передбачена статтями 276–292 (розділ XI). Більшість із них існує в законі давно, але незважаючи на це, як свідчить аналіз слідчої, судової та прокурорської практики при застосуванні цих норм, трапляються помилки, які порушують принципи і завдання кримінального закону. Для їх попередження важливе значення має узагальнення і вивчення практичного досвіду правоохоронних органів, використання рекомендацій судової практики Верховного Суду України, наукових досліджень фахівців з цієї проблеми.

Крім того, деякі злочини можуть вчинятися із застосуванням насильства або погроз, у зв'язку з чим може бути виділений додатковий безпосередній об'єкт - життя і здоров'я особи. Предметом цих злочинів є транспортні засоби, шляхи сполучення, споруди на них, транспортні комунікації, вокзали, засоби зв'язку, сигналізації, автоматизації, які забезпечують безпеку руху транспортних засобів.

З об'єктивної сторони щ злочини побудовані по-різному. Більша частина цих посягань описана в законі, як злочини з матеріальним складом, менша частина — з формальним. У злочинах з матеріальним складом об'єктивна сторона містить у собі діяння, наслідки і причинний зв'язок між ними. У

багатьох злочинах діяння виражається в порушенні певних правил. Це означає, що диспозиція таких статей є бланкетними, тому для встановлення факту порушення цих правил, необхідно звертатися до відомчих нормативних актів, що регламентують поведінку працівника транспорту чи іншого учасника дорожнього руху. Важливо точно визначити, які статті, пункти, параграфи нормативних актів порушені та у чому це порушення виразилося.

Об'єктивну сторону становлять: порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту; неякісний ремонт транспортних засобів, залізничних шляхів, засобів сигналізації і зв'язку, залізничного, водного та повітряного транспортних засобів тощо; угон або захоплення залізничного рухомого складу, морського чи повітряного судна; Суб'єктом транспортних злочинів є осудна особа, яка досягла 16 років. Наприклад, відповідальність з цього віку настає за пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газопроводів тощо. Лише за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277); угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річного судна (ст. 278), а також незаконне заволодіння транспортним засобом (ч. 2, 3 ст.289) відповідальність настає 14 років. Порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту полягає у вчиненні дій, заборонених такими правилами, чи, навпаки, у невиконанні дій, які належить вчинити відповідно до нормативне закріплених вимог. Стосовно залізничного транспорту - це, зокрема, перевищення швидкості; проїзд на забороняючий сигнал; початок руху без дозволу; неподання встановлених сигналів; допуск до поїздки осіб, які не мають належної підготовки, не пройшли медичного огляду чи достатньо не відпочили між поїздками. На водному транспорті порушення може полягати, зокрема, у допуску до судноводіння сторонніх чи належно не підготовлених осіб; відсутності контролю за виконанням розпоряджень; незадовільній організації спостереження за навколишньою обстановкою; невиконанні маршрутів руху чи вказівок осіб, які управляють пересуванням суден; невжитті заходів до відвернення небезпеки. На повітряному транспорті

найпоширенішими є такі порушення, як перевантаження літаючих засобів; недотримання техніки пілотування; невиконання команд осіб, які управляють повітряним рухом; неправильні вказівки екіпажам повітряних суден; дозвіл на виліт чи посадку в несприятливих (заборонених) метеорологічних умовах тощо. Недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку полягає у порушенні технології робіт, використанні в ході ремонту неналежних інструментів, пристосувань, запасних частин і витратних матеріалів, відсутності випробувань після ремонту чи проведенні його не за повною-програмою.

Транспортними засобами, у зв'язку з керуванням якими настає відповідальність за ст. 286 (а також які є ознакою складів злочинів, передбачених статтями 287, 289, 290), виступають всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби, що приводяться в рух за допомогою двигуна з робочим об'ємом 50 куб. см і більше або електродвигуна потужністю понад 3 кВт. Не є транспортними засобами мопеди, велосипеди з двигуном із робочим об'ємом до 50 куб. см, рухомий склад метрополітену, фунікулера та інших видів залізниць (пасажирські та вантажні потяги, локомотиви, дрезини тощо). Відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації метрополітену й інших видів залізниць передбачена ст. 276, а велосипедів (у т. ч. з мотором).

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1.Кримінальне право України: загальна частина: підручник для студентів вищих навчальних закладів. - К. : Юрінком Інтер, 2007. - 495, с.
2. Кримінальне право України: Особлива частина - розділи I, II: практикум. - К.: КНТ, 2008. - 252, с.
- 3.Вереша Р. В. Кримінальне право України: Загальна частина. - К.: Центр учбової літератури, 2008. – с.959
4. Кузнецов В. В. Кримінальне право України. - К.: Видавець Паливода А. В., 2009.- 301, с.
5. В. К. Гіжевський, М. О. Ліненко, І. І. Митрофанов. Кримінальне право України. Загальна частина : підручник /– К. : Атіка, 2012. – 708 с.
- 6.Кримінальний кодекс України: Науково-практичний коментар. - Харків: Одісей, 2008. - 800 с.
- 7.Кримінальне право України: Загальна частина - К.: Атіка, 2008. - 376 с.
8. П. П. Андрушко, А. А. Стрижевська Кримінальні правопорушення у сфері службової діяльності: Кримінально-правова характеристика [навчальний посібник] /– К.: Юрисконсульт, 2006. – 342с.
- 9.Бабанін С. В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил: дисерт. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец.

- 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право»— Дніпропетровськ, 2008. – 238 с.
10. В. І. Женунтій, А. М. Бабенко Незаконне культивування наркотиковмісних рослин: кримінально-правовий та кримінологічний аспекти, запобігання: монографія /: ДЮОІ ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка. – Донецьк: вид-во «Вебер» (Донецька філія), 2009. – 222 с.
11. Гізімчук С. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дисерт. на здобуття наук. ступеня кандидата юрид. наук: спец. 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право» /. – Х., 1999. – 20 с.
12. Кримінальне право України. Загальна частина [підруч. для студентів юрид. вузів і фак.] / За ред. П. С. Матишевського, П. П. Андрушка, с. Д. Шапченка. – К., 1997. – 512 с.
13. Кримінальне право України. Особлива частина: Підручник. (Ю. В. Александров, О. О. Дудоров, В. А. Клименко та ін.). – Вид. 2-ге, переробл. та допов. / За ред. М. І. Мельника, В. А. Клименка. – К.: Атіка, 2008. – 712 с.
14. Курс уголовного права. Том 1: Учение о преступлении [Учебник для вузов] / Под ред. Н. Ф. Кузнецовой, И. М. Тяжковой. – М.: Изд-во “Зерцало”, 1999. – 592 с.
15. Уголовный кодекс УССР // Борьба с преступностью в Украинской ССР. Т.2. 1926/1967 г.г. Автор очерка и составитель документов проф. П. П. Михайленко. – К.: ВШ МООП, 1967, с.311-369.
16. Кримінальний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – №25-26. – Ст. 131.
17. Уголовный кодекс УССР // Борьба с преступностью в Украинской ССР. Т.1. 1917/1925 г.г. Автор очерка и составитель документов проф. П. П. Михайленко. – К.: ВШ МООП, 1966, с.450-618.

18. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993р. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – №31. – Ст.338.
19. Кримінальне право України: Загальна частина: підруч. за ред. Матишевського П. С., Андрушка П. П., Шапченка С. Д. – К.: 1997. – 512 с.
20. Касынюк В.И. Уголовная ответственность за транспортные преступления. – К.: «Вища школа», 1977, с.3-4.
21. Галахова А.В. Уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений: Учебное пособие. – М.: МССШМ МВД СССР, 1990, с.4
22. Рябчинська О.П. Значення складу кримінального правопорушення для кримінально-правової кваліфікації / О.П. Рябчинська // Вісник Академії адвокатури України №14. – 2009. - с. 264
23. Мисливий В.А. Кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: Монографія. – Д.: Юрид.акад.Мін-ва внутр. справ, 2004, с.109.
24. Матвійчук Я.В. Кримінальна відповідальність за порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту (порівняльно-правове дослідження): автореферат дис. на здобуття наук. ступ. канд.юрид.наук за спец.12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право. – К.: КНУВС, 2009, с.8.
25. Бабанін С.В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил: автореферат дис. на здобуття наук. ступ. канд.юрид.наук за спец.12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право. – Дніпропетровськ: Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, 2008, с.9.
26. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. – 3-е изд., перераб. и доп. Отв. ред. А.И.Рарог. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2006, с.458-470; Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. / Отв. Ред.. В.И.Радченко; Науч. Ред.. П.С.Михлин. – М.:Спарк, 200, с.634-647

27. Кичигина Е.В. Ответственность за нарушения безопасности движения городского транспорта. – М.: Юрид.лит, 1966, с.27
- 28.Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 року N 232/94-ВР (з послідуєчими змінами) // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – N 51.Ст.446.
- 29.Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР //Відомості Верховної Ради України. – 1996. – N 40. – Ст. 183
- 30.Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001р. // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 22. – Ст. 195 (з послідуєчими змінами).
- 31.Про трубопровідний транспорт: Закон України від 15.05.1996, № 192/96-ВР // режим доступу: сайт "Законодавство України". (з послідуєчими змінами)
32. Квашис В.Е. Ответственность за правонарушения на транспорте. – М.: «Знание», 1974, с.35.
33. Полный курс уголовного права: В 5 т./ Под ред.докт.юрид.наук, проф., засл.деяеля науки РФ А.И. Коробеева.– СПб.: Р. Асланов, Юридический центр Пресс, 2008.– Т. 1: Преступление и наказание.– 2008.– 1133 с.
34. 16. Шем'яков О.П. Суб'єкт кримінального правопорушення / О.П. Шем'яков // Кримінальне право України (Загальна частина)/ Хохлова І.В., Шем'яков О.П.: [навч.посібник].– К.: Центр навчальної літератури, 2006.– С. 86 – 95.
35. Суб'єкт кримінального правопорушення / В.Я. Тацій // Кримінальне право України.Загальна частина: Підруч.для студ.юрид.спец.вищ.закл.Освіти / [М.І. Бажанов, Ю.В. Баулін, В.І. Борисов та ін]; за ред.М.І. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація.– К.– Х., 2001.– С. 130
36. Кримінальна відповідальність юридичних осіб в Україні: pro et contra // Юридична газета.– 12 травня 2013.– № 24.– 1.4 – 9
37. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 року // Відомості Верховної Ради України.– 2001.– № 25–26.– Ст. 131.

38. Костенко О.М., Козаченко І.П., Матвійчук . Кримінальне право України. Загальна частина: Практикум [Навч. посібник] / В.К. та ін.; за заг. ред. В.К. Матвійчука. – К.: КНТ, 2006. – 432 с.
39. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту / В.А. Звіряка // Кримінальне право (Особлива частина): підручник; за ред. О.О. Дудорова, Є.О. Письменського. – [2-ге вид.]. – К.: «ВД Дакор», 2013. – С. 450–476.
40. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту / В.О. Навроцький // Кримінальне право України. Особлива частина: підручник (Ю.А. Клменко та ін.). – Вид. 2-ге, переробл. та допов.; за ред. М.І. Мельника, В.А. Клименка. – К.: Атіка, 2008. – С. 396
41. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту / В.І. Касинюк // Кримінальне право України. Особлива частина: підручник / Ю.В. Баулін, В.І. Борисов, В.І. Тютюгін та ін.; за ред. проф. В.Я. Тація, В.І. Борисова, В.І. Тютюгіна. – 5-те вид., переробл. і допов. – Х.: Право, 2015. – С. 340–366.
42. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта / Ю.А. Кармазин // Уголовное право Украины. Общая и особенная части: учебник; под ред. Е.П. Стрельцова. – Х.: ООО «Одисей», 2002. – С. 469
43. Матишевський П.С. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту / П.С. Матишевський // Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України; за ред. С.С. Яценка. – К.: А.С.К., 2002. – С. 624–651.
44. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України (Особлива частина); за ред. М.О. Потєбенька, В.Г. Гончаренка. – К.: Форум, 2001. Ч. 1. – 2001. 942 с.
45. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту / О.В. Микитчик // Науково-практичний коментар Кримінального

- кодексу України /Д.С. Азаров, В.К. Грищук, А.В. Савченко [та ін.]; за ред.О.М. Джужі, А.В. Савченка, В.В.Черєя.– К.: Юрінком Інтер, 2016.– С. 629
46. Коментар до статей 276–286, 290–292 КК України / В.І. Касенюк // Кримінальний кодекс України.Науково-практичний коментар: у 2 т.Т. 2: Особлива частина / Ю.В. Баулін, В.І. Борисов, В.І. Тютюгін та ін.; за ред.В.Я. Тація, В.П. Пшонки, В.І. Борисова, В.І. Тютюгіна.– 5-те вид., допов.– Х.: Право, 2013.– С. 538
47. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту / В.О. Навроцький // Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / За ред.М.І. Мельника, М.І. Хавронюка.– 9-те вид., переробл.та допов.– К.: Юридична думка, 2012.– С. 833–863.
48. Правила видачі свідоцтв авіаційного персоналу в Україні: Наказ Мінтрансу № 486 від 07 .12 .1998 // Офіційний вісник України від 29 .01 .1999 . – № 2 85с.
49. Коментар до статей 287, 288 КК України / С.В. Гізімчук // Кримінальний кодекс України.Науково-практичний коментар: у 2 т.Т. 2: Особлива частина / Ю.В. Баулін, В.І. Борисов, В.І. Тютюгін та ін.; за заг.ред.В.Я. Тація, В.П. Пшонки, В.І. Борисова, В.І. Тютюгіна.– 5-те вид., допов.– Х.: Право, 2013.– С. 562
50. Кримінальне право України. Загальна частина [підруч. для студентів юрид. вузів і фак.] / За ред. П. С. Матишевського, П. П. Андрушка, с. Д. Шапченка. – К., 1997. – 512 с.
51. Кримінальне право України. Особлива частина: Підручник. (Ю. В. Александров, О. О. Дудоров, В. А. Клименко та ін.). – Вид. 2-ге, переробл. та допов. / За ред. М. І. Мельника, В. А. Клименка. – К.: Атіка, 2008. – 712 с.
52. Курс уголовного права. Том 1: Учение о преступлении [Учебник для вузов] /Под ред. Н. Ф.Кузнецовой, И. М. Тяжковой. – М. : Изд-во “Зерцало”, 1999.– 592с.
53. Назимко Є. Обґрунтування доцільності встановлення міри покарання в кримінально-правових санкціях з позиції застосування ціннісної концепції

- об'єкта кримінального правопорушення / Є. Назимко // Підприємництво, господарство і право. – 2009. – №6. – С. 150-153.
54. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України. – 6-те вид., переробл. та доповн. / За ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. – К.: Юридична думка, 2009. – 1236 с.
55. М. Коржанський, О. Коржанська. Цінність суспільних відносин / // Право України. – 2006. – № 12. – С. 20-22.
56. Пинаев А.А. Курс лекцій по общей части уголовного права : в 2-х кн. – Х., 2001. – Кн. 1: О преступлении. – 80 с.
57. Гавриш С.Б. Уголовно-правовая охрана природной среды Украины. Проблемы теории и развитие законодательства / – Х., 1994–256с.
58. Трубников В.М. Проблемы совершенствования понятийного аппарата науки уголовного права // Науковий вісник Юридичної академії МВС. – 2002. – № 2. – С. 118
59. Фесенко Є.В. Об'єкт кримінального правопорушення під кутом зору теорії цінностей, а також опонентів цієї концепції / Адвокат. – 2003. – № 6. – С. 9-12.
60. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 р. № 25-26. веб-сайт. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>
61. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 48-49. веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
62. Водний кодекс України від 06.06.1995 р. № 24 веб-сайт. URL: <https://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/213/95-%D0%B2%D1%80>
63. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 р. Відомості Верховної Ради України. 1996. №273/96. Ст.183.
64. Науково-практичний коментар до Кримінального Кодексу України - веб-сайт. URL: <http://www.pravoznavec.com.ua/books/162/12334/28/>
65. Кудрявцев В.Н. Общая теория квалификации преступлений – М.: Юристь, 1999. – 304 с

66. Цвік М.В. Загальна теорія держави і права: підручник / М.В. Цвік - Харків: Право,2002.-432с.
67. Рябчинська О.П. Значення складу кримінального правопорушення для кримінально-правової кваліфікації / О.П. Рябчинська // Вісник Академії адвокатури України №14. - 2009. - с.264
68. Собакарь А.О. Питання вдосконалення державної системи забезпечення безпеки функціонування транспорту в Україні / А.О. Собакарь // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності - № 3. - 2009. - с. 62
69. Видові об'єкти як підстава класифікації кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту / М.В. Палій, Н.О. Тімошенко, Є.С. Назимко // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності - № 1. - 2010.с.162
70. П.П Андрушко, А.А. Стрижевська. Кримінальні правопорушення у сфері службової діяльності: Кримінально-правова характеристика: навчальний посібник / - К.: Юрисконсульт,2006.-342с.
71. Бабанін С.В. Відповідальність за порушення працівником транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспортного засобу за кримінальним законодавством окремих зарубіжних країн // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ 2011. - № с.186
72. Кримінальне право України. Особлива частина: підручник / Ю.В. Баулін, В.І. Борисов, В.І. Тютюгін та ін. - 4-е вид., переробл. і допов. - Х.:Право,2010.-608с.
73. Бажанов М.І Кримінальне право України: підручник / - К.: Юрінком Інтер. - 2005 веб-сайт.URL: <http://www.ebk.net.ua/Book/KPravo/index.htm>
74. Вереша Р.В. Кримінальне право України. Загальна частина: навчальний посібник - 360 с.

75. Матвійчук Я. В. Кримінально-правова охорона у сфері безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту в Україні / Підприємництво, господарство і право. – 2007. – № 5. – С. 126–128.
76. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: Монографія /– Дніпропетровськ: Юридична академія МВС України, 2004. – 380с.
77. Кримінальне право України: Бібліографія. 1991-2002 / Уклали: М.В. Галабала, В.О. Навроцький, С.В. Хилюк. - К.: Атака, 2004. - С. 206-211.
78. Кримінальне право України: Практикум: Навч. посіб. / Андрушко П.П., Шапченко С.Д. та ін.; За ред. С.С. Яценка. - 2-е вид., пере раб. і допов. - К.: Юрінком Інтер, 2004. - С.94-95.
79. Мазуркевич М., Попов В. Порухення правил безпеки руху // Вісник прокуратури-2003.-№6.-С.33.
80. Шупанівський Р. Визначення об'єкта і предмета незаконного заволодіння чужим транспортним засобом. // Право України. - 2003. - № 4. - С. 101.
81. Гіжевський В.К., Мілашевич А.В. Правове регулювання транспортною системою України: Науково-практичне видання. К, 2000. 141с.
82. Демський Е.Ф., Гіжевський В.К. Транспортне право України: навч. посібник /Київ: Атіка, 2008. 292 с.
83. Транспортне право України: Навч. посіб. / Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В. К.: Юрінком Інтер, 2002. - 416 с.
84. Шелухін М.Л., Антонюк О.І., Вишнівецька В.О. Транспортне право України: підручник для студ. вищ. навч. закл. /Київ: ВД«ІнЮре», 2008. 896с.
85. Александров Ю.В., Андрушко П.П., Антипов В.І., Клименко В.А., Матишевський П.С. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України: За станом законодавства і постанов Пленуму Верховного Суду України на 1 грудня 2001 р. / С.С. Яценко (відп.ред.). – К.: А.С.К., 2002. –936с.
86. Бажанов М.І., Баулін Ю.В., Борисов В.І., Гавриш С.Б., Дорош Л.В. Кримінальне право України. Особлива частина: Підручник для студ. вищ. навч.

- закл. / Національна юридична академія України ім. Ярослава Мудрого / М.І. Бажанов (ред.). – К.: Юрінком Інтер, 2001. – 494 с.
87. Бойко А.М., Брич Л.П., Грищук В.К., Дудоров О.О., Мельник М.І. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України від 5 квітня 2001 року /К.: Каннон,2001.–1104с.
- 88.Коржанський М.Й. Кримінальне право і законодавство України. Частина Особлива: Курс лекцій /– К.: Атіка, 2001. – 542 с.
- 89.Коржанський М.Й. Науковий коментар Кримінального кодексу України. – К.: Атіка, 2001. – 656 с.
- 90.Научно-практичний коментар Кримінального кодексу України. Особлива частина. / Під загальною редакцією Потебенька М.О., Гончаренка В.Г. – К.: Форум, 2001. – 942 с.