

РОЗДІЛ 9

КРИМІНАЛЬНИЙ ПРОЦЕС ТА КРИМІНАЛІСТИКА

УДК 343.1

ОСОБЛИВОСТІ КВАЛІФІКАЦІЇ ПОРУШЕННЯ ЧИННИХ НА ТРАНСПОРТІ ПРАВИЛ ПІД ЧАС ДОСУДОВОГО РОЗСЛІДУВАННЯ

FEATURES QUALIFICATION VIOLATION OF EXISTING TRANSPORT RULES DURING THE PRE-TRIAL INVESTIGATION

Бабанін С.В.,

к.ю.н., доцент, доцент кафедри кримінального права та кримінології

Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ

У статті розглянуто окремі аспекти предмета доказування в кримінальних провадженнях про порушення чинних на транспорті правил, сформульовано на цій основі рекомендації щодо особливостей кваліфікації злочину, передбаченого ст. 291 Кримінального кодексу України. Зокрема, розглянуто ознаки предмета цього злочину, суспільно небезпечного діяння та його наслідків.

Ключові слова: кваліфікація злочинів, безпека руху й експлуатації транспорту, чинні на транспорті правила.

В статье рассмотрены отдельные аспекты предмета доказывания в уголовных производствах о нарушении действующих на транспорте правил, на этой основе сформулированы рекомендации относительно особенностей квалификации преступления, предусмотренного ст. 291 Уголовного кодекса Украины. В частности, рассмотрены признаки предмета этого преступления, общественно опасного деяния и его последствий.

Ключевые слова: квалификация преступлений, безопасность движения и эксплуатации транспорта, действующие на транспорте правила.

The article deals with certain aspects of the subject of evidence in criminal proceedings on violation of the current transport regulations, and formulated on this basis recommendations for features of the qualification of the offense under art. 291 of the Criminal Code of Ukraine. In particular, the signs of the subject matter of this crime, socially dangerous act and its consequences. A literal interpretation of national century art. 291 of the Criminal Code of Ukraine leads to the conclusion that the legislator gives the normal two forms Act: 1) violation of the existing transport rules; 2) violation of rules, norms and standards of manufacture, conversion, repair vehicles. The first form of the Act does not contain signs of things in the physical world, and therefore do not emit the subject as a mandatory feature of this crime. Violation of applicable transport rules is in the form of acts subject to public relations, and in the second – the subject of crime of mechanical and non-mechanical vehicles, railway, air, sea and river, automobile, including motorcycle, road transport, urban transport. Both forms of action under art. 291 of the Criminal Code of Ukraine, may be committed both by action execution pursuant to the applicable transport rules and prohibitions, and by omission is the failure or improper performance of duty under these rules. The composition of the crime stipulated by art. 291 of the Criminal Code of Ukraine, is material, that is socially dangerous consequences is its mandatory sign and the end of crime associated with the onset of these socially dangerous consequences, which are: the death of one or more people; causing serious bodily harm to at least one person; causing severe bodily harm to at least one person; causing great material damage. In this case, the big material I wish – a value concept. The legislator does not determine the minimum size of the material damage, as a result of causing which comes the criminal liability for centuries. 291 of the Criminal Code of Ukraine.

Key words: qualification of crimes, safety and operation of transport, existing transport rules.

В Україні щорічно обліковуються тисячі злочинів проти безпеки руху й експлуатації транспорту. Так, у 2013 р. обліковано 19 521 таких злочинів, 2014 р. – 24 497, 2015 р. – 23 837 [1]. При цьому лише в дорожньо-транспортних пригодах (далі – ДТП) як у світі загалом, так і в Україні зокрема гинуть десятки тисяч людей. Так, у ДТП в нашій країні у 2013 р. загинуло 4 833 людей, 2014 р. – 4 483, 2015 р. – 3 970 [2]. Разом із цим більшість відкритих кримінальних проваджень по злочинах проти безпеки руху та експлуатації транспорту закривається, а кількість осіб, яким вручені повідомлення про підозру в учиненні цих злочинів, є в рази меншою, ніж кількість облікованих злочинів. Так, у 2013 р. вказані повідомлення були вручені 8 006 особам, 2014 р. – 7 585, 2015 р. – 6 555 [3]. Однією з причин такого стану справ є особливості кваліфікації злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту, зокрема порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 Кримінального кодексу (далі – КК) України) та відмежування його від суміжних складів злочинів. Стаття 291 КК України є універсальною нормою щодо інших норм, які передбачають відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту, оскільки за наявності всіх об'єктивних і суб'єктивних ознак за нею кваліфікуються порушення правил на всіх видах транспорту (залізничному, водному, автомобільному тощо). Однак пи-

танням кваліфікації цього злочину в науковій літературі присвячено недостатньо уваги.

Загалом питання кваліфікації злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту досліджувалися вченими України, а саме: О.О. Балобановим, В.І. Борисовим, С.В. Гізімчуком, В.С. Гуслаським, В.І. Касинюком, З.Г. Корчевою, О.М. Котовенком, В.А. Мисливим, О.М. Опальченком, В.М. Пруссом, В.П. Тихим та іншими. У витоки, а також серед сучасних досліджень цієї проблеми знаходяться фундаментальні наукові праці відомих російських учених: В.К. Глистіна, С.О. Домахіна, В.І. Жульова, О.І. Коробєєва, Б.О. Курінова, В.В. Лук'янова, І.Г. Маландіна, В.І. Ткаченко, О.І. Чучаєва та багатьох інших криміналістів.

Метою статті є дослідження особливостей кваліфікації порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК України) та надання практичних рекомендацій щодо кваліфікації цього злочину.

У ході досудового розслідування здійснюються первинна (під час прийняття рішення про внесення відомостей до Єдиного реєстру досудових розслідувань) і попередня (під час повідомлення про підозру, складання обвинувального акта) кваліфікації злочину, зокрема, і передбаченого ст. 291 КК України. При цьому встановлення потребують обов'язкові об'єктивні та суб'єктивні ознаки

цього складу злочину, такі як предмет, об'єктивна сторона, суб'єкт і суб'єктивна сторона.

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

Не містить посилань щодо предмета злочину, передбаченого ст. 291 КК України, і Постанова Пленуму Верховного Суду України «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» від 23.12.2005 № 14 [4]. Отже, перша форма діяння, передбаченого ст. 291 КК України, не містить ознак транспортного засобу як предмета злочину, тому під час характеристики цього складу злочину, на нашу думку, транспортні засоби потрібно розглядати як предмет суспільних відносин, що охороняються цією нормою. Наш висновок підтверджує аналіз слідчої та судової практики, який дає можливість стверджувати, що відповідальність за цей злочин настає лише у випадках порушення чинних на транспорті правил за наявності процесу функціонування транспортних засобів.

Так, серед вивчених матеріалів 108 кримінальних проваджень порушення чинних на транспорті правил було пов'язане з рухом таких видів транспортних засобів: малих суден (водних мотоциклів, катерів, моторних човнів) – у 48%, автомобілів – у 17%, мопедів – у 14%, велосипедів – у 10%, гужових повозок – у 7%, суден – у 4% випадків.

Стаття 291 КК України встановлює відповідальність за порушення правил, чинних на транспорті, а отже, важливим є визначення видів транспорту, про які йдеться в нормі. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 р. у ст. 21 визначає, що єдину транспортну систему України становлять транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний), а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен; промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування [5].

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

Отже, предметом суспільних відносин першої форми діяння, передбаченого ст. 291 КК України, варто визнавати механічні та немеханічні транспортні засоби: залізничний (рухомий склад – локомотиви, тепловози, вагони всіх видів, моторейковий транспорт тощо); повітряний (літаки, гелікоптери); морський і річковий (судна: вітрильні, моторні (водні мотоцикли, катери, моторні човни), малі судна, пороми, плавучі засоби, баржі); автомобільний (вантажні та легкові автомобілі, автобуси, причіпи, напівпричіпи, трактори й інші самохідні машини, всюдиходи, аеросани, амфібії тощо), у тому числі мотоциклетний (мотоцикли, мопеди, моторолери, мотоколяски), інший дорожній транспорт (гужовий – вози, сани; велосипедний – велосипеди, веломобілі); міський електротранспорт (трамваї, тролейбуси, фунікулери, канатні дороги, електровізки й тягачі).

Пункт 1.10 Правил дорожнього руху [6] у чинній редакції механічним транспортним засобом визнає «транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою дви-

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

Отже, сьогодні всі скутери, велосипеди, обладнані двигуном внутрішнього згорання, незалежно від робочого об'єму останнього визнаються механічними транспортними засобами. Натомість скутери з електродвигунами потужністю до 3 кВт не є такими.

Під час вирішення питання кваліфікації порушення водієм скутера або іншого з вищенаведених транспортних засобів правил безпеки руху або експлуатації транспорту, що спричинило суспільно небезпечні наслідки, потрібно насамперед з'ясувати, чи є цей транспортний засіб механічним. Нині такі дії водія будь-якого скутера чи велосипеда з двигуном внутрішнього згорання або ж з електродвигуном потужністю понад 3 кВт повинні кваліфікуватися за ст. ст. 286 або 287 КК України; якщо ж ці засоби обладнані електродвигуном потужністю до 3 кВт – за ст. 291 КК України.

Що стосується другої форми діяння, передбаченого ст. 291 КК України, а саме порушення правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів, то, оскільки ця форма містить ознаки речі матеріального світу – транспортний засіб, предмет є обов'язковою ознакою цього злочину. Уважаємо, що під транспортним засобом у цьому випадку варто мати на увазі ті самі засоби, що є предметом суспільних відносин, охоронюваних першою формою діяння, передбаченого ст. 291 КК України.

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

Обов'язкова ознака об'єктивної сторони злочину, передбаченого ст. 291 КК України, – діяння – має дві форми: 1) порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух; 2) порушення правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів. Отже, складовою частиною обох форм діяння є «порушення». Тлумачний словник української мови дає таке визначення цього поняття: «Порушення – відхилення від правил, відступ від законів, невідповідність традиції, звичаям і т. ін.» [7, с. 887]. Виходячи із цього визначення, під порушенням правил, норм і стандартів потрібно розуміти відхилення від них, яке може бути здійснене, як нам видається, у два способи.

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

Другий спосіб – неналежне виконання правил. У цьому випадку особа при обов'язку виконання дії здійснює її неналежним чином (діяння у формі бездіяльності). Так, відповідно до п. 14.2 Правил дорожнього руху, водій (на-

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

Важливо зазначити, що правила безпеки руху транспорту можуть бути в різних формах виражені в нормативних актах. Здебільшого вони формулюються у формі категоричної настанови або категоричної заборони. Як зазначає В.С. Емінов, обов'язковість норм, що виражені в категоричній формі, очевидна. Однак трапляються норми, виражені в рекомендаційній формі. Рекомендаційний характер норми, напевно, виключає її обов'язковість. Саме по собі невиконання рекомендації не може розглядатися як порушення правил безпеки руху. Але якщо внаслідок ігнорування особою рекомендації настали тяжкі наслідки, вона повинна нести відповідальність. Рекомендаційний характер норми ніби залишає особі більше свободи вирішувати, як діяти в конкретній ситуації, але не знімає з неї відповідальності за помилкове рішення. Ігноруючи рекомендацію, особа бере на себе ризик настання суспільно небезпечних наслідків [8, с. 15]. Так, наприклад, інформаційно-вказівний дорожній знак 5.30, передбачений Правилами дорожнього руху, встановлює рекомендовану швидкість для транспортних засобів на певній ділянці дороги. Дотримання водієм зазначеної на цьому знаку швидкості не є обов'язковим. Проте якщо внаслідок її перевищення стануться суспільно небезпечні наслідки, передбачені КК України, то за наявності всіх ознак злочину водій повинен нести кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки руху на транспорті (виходячи з належності транспортного засобу до механічних, за ст. 286 чи ст. 291 КК України).

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

Обидві форми діяння, передбаченого аналізованою нормою, встановлюють відповідальність за порушення «правил», а друга форма – ще й за порушення «норм» і «стандартів».

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

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

До нормативно-правових актів, що повинні передусім розглядатися під час кримінально-правового аналізу суспільно небезпечних діянь, пов'язаних із порушенням чин-

них на транспорті правил, що забезпечують рух, потрібно зарахувати такі: *на залізничному транспорті* – Правила технічної експлуатації залізниць України, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 20.12.1996 № 411, Правила поведінки громадян на залізничному транспорті, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 10.11.1995 № 903; *Правила безпеки праці для працівників залізничних станцій і вокзалів*, затверджені Наказом Державного комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду від 12.03.2007 № 44; *на морському й річковому транспорті* – Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91; *на автомобільному транспорті* – Правила дорожнього руху України, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306; *на авіаційному транспорті* – Правила польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 16.04.2003 № 293; *на міському електротранспорті* – Правила дорожнього руху України, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306; *Правила користування трамваем і тролейбусом у містах України*, затверджені Наказом Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09.10.2006 № 329; *Правила експлуатації трамвая та тролейбуса*, затверджені Наказом Державного комітету України по житлово-комунальному господарству від 10.12.1996 № 103; *Правила користування Дніпропетровським метрополітеном*, затверджені Наказом Мінтрансв'язку України від 22.12.2004 № 1119; *Правила користування Харківським метрополітеном*, затверджені Наказом Мінтрансу України від 10.08.2004 № 712; *Правила технічної експлуатації Харківського та Дніпропетровського метрополітенів*, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 04.11.2003 № 854; *Інструкція з руху поїздів і маневрової роботи на Харківському та Дніпропетровському метрополітенах*, затверджена Наказом Міністерства транспорту України від 04.11.2003 № 854; *Правила користування метрополітеном*, затверджені Київською державною адміністрацією 20.01.1995; *Правила будови і безпечної експлуатації ескалаторів*, затверджені Держгіртехнаглядом СРСР 27.12.1977; *Правила будови і безпечної експлуатації пасажирських підвісних канатних доріг*, затверджені Держгіртехнаглядом СРСР 28.05.1974; *Правила будови, утримання та технічного огляду скісних рейко-канатних підйомників (фунікулерів)*, затверджені Держгіртехнаглядом СРСР 07.12.1954.

Що стосується другої форми діяння, передбаченого ст. 291 КК України, то основними нормативними документами, які повинні насамперед розглядатися під час його кримінально-правового аналізу, потрібно визнати міжнародні, регіональні та національні стандарти України, Кодекс ustalеної практики й технічні умови. Відповідно до ст. 1 Закону України «Про стандартизацію», Кодекс ustalеної практики (звід правил) – це документ, що містить практичні правила чи процедури проектування, виготовлення, монтажу, технічного обслуговування, експлуатації обладнання, конструкцій чи виробів. Кодекс ustalеної практики може бути стандартом, частиною стандарту або окремим документом. Технічні умови – це документ, що встановлює технічні вимоги, яким повинні відповідати продукція, процеси чи послуги. Технічні умови можуть бути стандартом, частиною стандарту або окремим документом [9]. В Україні діє значна кількість нормативних документів, що встановлюють порядок виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів. Прикладами таких документів є ДСТУ 2741-94 «Засоби радіоелектронного дорожнього транспорту. Методи випробувань на надійність», ДСТУ 3310-96 «Засоби транспортні дорожні. Стійкість.

Методи визначення основних параметрів випробуваннями», ДСТУ 3333-96 «Стенди роликові для перевірки гальмівних систем дорожніх транспортних засобів в умовах експлуатації. Загальні технічні вимоги», ДСТУ 3511-97 «Електродвигуни тяглові для міського електротранспорту. Припустимі навантаження. Методи визначення міцності якоря» тощо.

Сформульований законодавцем склад злочину, передбачений ст. 291 КК України, є матеріальним, тобто суспільно небезпечні наслідки є обов'язковою ознакою цього складу й момент закінчення злочину пов'язується з їх настанням.

Законодавець, визначаючи як суспільно небезпечний наслідок аналізованої норми «загибель людей», використав множинне число, щоб охопити все невизначене коло можливих випадків – від загибелі однієї людини до загибелі двох або більше людей.

Другим видом є «інші тяжкі наслідки», тобто оцінне поняття, зміст якого розкривається за допомогою системного аналізу кримінально-правових норм, практики їх застосування.

У теорії з приводу того, що розуміти під іншими тяжкими наслідками в разі порушення чинних на транспорті правил, які убезпечують рух, немає єдиного погляду. Так, А.В. Галахова, В.С. Широков зараховують до інших тяжких наслідків, крім зазначених, легке тілесне ушкодження з розладом здоров'я [10, с. 49; 11, с. 45]. Науково-практичний коментар КК України за редакцією М.І. Мельника та М.І. Хавронюка взагалі не дає остаточного визначення поняття інших тяжких наслідків у ст. 291 КК України, відсилаючи до коментаря ст. ст. 276, 278 КК України [12, с. 794]. При цьому коментар до ст. 276 до інших тяжких наслідків зараховує тяжкі тілесні ушкодження, велику матеріальну шкоду, перерву в роботі транспорту, а до ст. 278 – заподіяння одному потерпілому смерті чи хоча б одному потерпілому тяжкого тілесного ушкодження, не зараховуючи при цьому до аналізованих наслідків заподіяння матеріальної шкоди [12, с. 771, 775].

Загибель людей, заподіяння потерпілому тяжких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень – суспільно небезпечні наслідки, які мають особистий (фізичний) характер; заподіяння великої матеріальної шкоди – це майнова шкода. Велика матеріальна шкода – оцінне поняття. Законодавець не дає визначення мінімального розміру матеріальної шкоди, внаслідок спричинення якої настає кримінальна відповідальність за ст. 291 КК України. На нашу думку, це є недоліком цієї норми. Судова практика свідчить, що заподіяння внаслідок порушення чинних на

транспорті правил шкоди в сумі 1 тис. 848 грн. не визнається іншим тяжким наслідком і не тягне відповідальності за ст. 291 КК України [13].

Якщо звернутися до розділу VI КК України «Злочини проти власності», ми не знайдемо в ньому норми, що встановлювала б відповідальність за необережне пошкодження майна без спричинення будь-яких інших тяжких наслідків. Науковці, котрі досліджували цю проблему, здебільшого зупинялися на переліку можливих видів великої матеріальної шкоди, до яких, зокрема, зараховували знищення, пошкодження транспортних засобів, шляхових споруд, вантажів, які перевозяться; тривалу перерву в русі транспорту тощо [14, с. 160; 15, с. 12–13; 16, с. 45–46; 17, с. 19–21; 18, с. 11].

Оскільки практика визнає велику матеріальну шкоду суспільно небезпечним наслідком злочину, передбаченого ст. 291 КК України, необхідно в кожному конкретному випадку настання такого наслідку вирішувати з урахуванням усіх обставин (матеріальне становище потерпілого, значущість речі тощо), чи є спричинена потерпілому матеріальна шкода великою.

Серед вивчених кримінальних справ лише одна з них була пов'язана із заподіянням унаслідок порушення правил на морському транспорті великої матеріальної шкоди, яка становила 38 104 грн. 31 коп. (справа порушена у 2000 р.) [19].

Отже, порушення чинних на транспорті правил має в першій формі діяння предметом суспільних відносин, а в другій – предметом злочину механічні та немеханічні транспортні засоби залізничного, повітряного, морського та річкового, автомобільного, у тому числі мотоциклетного, іншого дорожнього транспорту, міського електротранспорту. Обидві форми діяння, передбаченого ст. 291 КК України, можуть учинятися як шляхом дії – виконання передбаченої чинними на транспорті правилами заборони, так і шляхом бездіяльності – невиконання або неналежне виконання обов'язку, передбаченого цими правилами. Склад злочину, передбачений ст. 291 КК України, є матеріальним, тобто суспільно небезпечні наслідки є його обов'язковою ознакою й момент закінчення злочину пов'язується з настанням саме цих суспільно небезпечних наслідків, якими є загибель однієї чи більше людей; заподіяння тяжких тілесних ушкоджень хоча б одній людині; заподіяння середньої тяжкості тілесних ушкоджень хоча б одній людині; заподіяння великої матеріальної шкоди. При цьому велика матеріальна шкода – оцінне поняття. Законодавець не дає визначення мінімального розміру матеріальної шкоди, внаслідок спричинення якої настає кримінальна відповідальність за ст. 291 КК України.

ЛІТЕРАТУРА

1. Державна служба статистики України. Статистична інформація. Транспорт [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrstat.gov.ua>.
2. Статистика аварійності в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua>.
3. Статистична інформація – Генеральна прокуратура України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir_id=112173&libid=100820&c=edit&_c=fo.
4. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 № 14 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=v0014700-05>.
5. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
6. Правила дорожнього руху України, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>.
7. Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел. – К. ; Ірпінь : ВТФ «Перун», 2003. – 1440 с.
8. Эминов В.Е. Борьба с авиационными происшествиями. Вопросы уголовной ответственности и предупреждения преступных нарушений правил безопасности полетов и эксплуатации воздушного транспорта / В.Е. Эминов. – М., 1980. – 104 с.
9. Про стандартизацію : Закон України від 17.05.2001 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2408-14>.
10. Галахова А.В. Уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений : [учебное пособие] / А.В. Галахова. – М. : МССШМ МВД СССР, 1990. – 56 с.
11. Широков В. Ответственность за нарушение действующих на транспорте правил / В. Широков // Социалистическая законность. – 1981. – № 4. – С. 45–46.
12. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М.І. Мельника, М.І. Хавронюка. – 4-те вид., переробл. та доповн. – К. : Юридична думка, 2007. – 1184 с.

13. Ухвала Колегії суддів палати з кримінальних справ Верховного Суду України від 30.07.2002 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=п0044700-02>.
14. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность / Б.А. Куринов. – 2-е изд., перераб. – М. : Юрид. лит., 1976. – 208 с.
15. Скирский И.В. Уголовная ответственность за нарушение действующих на транспорте правил : автореф. дисс. ... канд. юрид. наук / И.В. Скирский. – М., 1985. – 21 с.
16. Коробеев А.И. Квалификация нарушений правил, действующих на транспорте / А.И. Коробеев // Советская юстиция. – 1980. – № 17. – С. 19–21.
17. Филяновский И. Преступное нарушение правил, действующих на транспорте / И. Филяновский // Советская юстиция. – 1976. – № 21. – С. 11–12.
18. Жулев В.И. Ответственность участников дорожного движения : [практическое пособие] / В.И. Жулев, С.И. Гирько. – М. : Юристъ, 1997. – 160 с.
19. Кримінальна справа № 1-298 (2001) // Архів місцевого суду м. Феодосії.

УДК 343.98

СУЧАСНІ МОЖЛИВОСТІ ВЕРИФІКАЦІЇ НЕВЕРБАЛЬНОЇ ІНФОРМАЦІЇ В МЕЖАХ КРИМІНАЛЬНОГО ПРОВАДЖЕННЯ

MODERN OPPORTUNITIES OF VERIFICATION OF NON-VERBAL INFORMATION WITHIN CRIMINAL PROCEEDINGS

Ващук О.П.,

к.ю.н., доцент, доцент кафедри криміналістики

Національний університет «Одеська юридична академія»

Проведення процесуальних дій під час кримінального провадження надає можливість отримати достовірну інформацію про злочинну подію, яка мала місце. Під час досудового розслідування основною процесуальною дією є слідча дія, у судовому провадженні – судовий розгляд. Обидва процеси супроводжуються обміном, обробкою та оцінюванням даних у двох паралелях комунікації – вербальної та невербальної. Процес верифікації отриманих даних (вербально-невербальних) у кримінальному провадженні є однією з форм її оцінювання (вербально-невербальної), яку потрібно розглядати як самостійний процес, що має власні складники.

Дослідження присвячене аналізу верифікації невербальної інформації в кримінальному провадженні з урахуванням процесуального й криміналістичного складників. Надано характеристику процесу верифікації з подальшим використанням результатів у доказуванні. Систематизовано сучасні можливості верифікації невербальної інформації в межах кримінального провадження. Висвітлено перспективи дослідження невербальної інформації в судовому провадженні як наступний етап вивчення верифікації в межах кримінального провадження.

Ключові слова: кримінальне провадження, досудове розслідування, судовий розгляд, вербальна комунікація, невербальна комунікація, невербальна інформація, верифікація, верифікація невербальної інформації.

Проведение процессуальных действий в ходе уголовного производства позволяет получить достоверную информацию о преступном событии, которое имело место. Во время досудебного расследования основным процессуальным действием является следственное действие, в судебном производстве – судебное рассмотрение. Оба процесса сопровождаются обменом, обработкой и оценкой данных в двух параллелях коммуникации – вербальной и невербальной. Процесс верификации полученных данных (вербально-невербальных) в уголовном производстве и является одной из форм ее оценки (вербально-невербальной), которую следует рассматривать в качестве самостоятельного процесса, имеющего собственные составляющие.

Исследование посвящено анализу верификации невербальной информации в уголовном производстве с учетом процессуальной и криминалистической составляющих. Охарактеризован процесс верификации с последующим использованием результатов в доказывании. Систематизированы современные возможности верификации невербальной информации в пределах уголовного производства. Освещены перспективы исследования невербальной информации в судебном производстве как следующий этап изучения верификации в рамках уголовного производства.

Ключевые слова: уголовное производство, досудебное расследование, судебное рассмотрение, вербальная коммуникация, невербальная коммуникация, невербальная информация, верификация, верификация невербальной информации.

Conducting of the procedural actions during criminal proceedings allows getting reliable information about criminal event that took place. During the pre-trial investigation the main action is a procedural investigative action and in the court proceedings – a trial proceedings. Both processes are accompanied by the exchange, processing and evaluation of data in two parallels of communication – verbal and non-verbal. The verification of the data (verbal-non-verbal) in criminal proceedings is a form of its evaluation (verbal, nonverbal), which should be an independent process with its own constituents.

Conclusions (results) of verification in criminal proceedings will indicate authenticity or inauthenticity (truth/non-truth) of information of criminal events that took place. The evaluation of the results of verification in criminal proceedings conducted a subject that is able to analyze all the material and confirm or refute the findings provided by the verifier.

Verification of non-verbal information together with verbal within criminal proceedings significantly increases the effectiveness of its holding in a short time and cardinaly affect the election of the most likely areas of investigation and examination

Research is dedicated to analysis of verification of non-verbal information in criminal proceedings with regard to procedural and criminalistic component. The characteristic of the verification process with subsequent using the results in evidence is given. Modern possibilities of non-verbal information verification within criminal proceedings are systematized. Perspectives of research of non-verbal information in court proceedings as the next stage of study of verification within criminal proceedings are highlighted.

Key words: criminal proceedings, pre-trial investigation, trial proceedings, verbal communication, non-verbal communication, non-verbal information, verification, verification of non-verbal information.