

РОЗДІЛ 1. ПУБЛІЧНЕ ПРАВО. ПОЛІТИКА В СФЕРІ БОРОТЬБИ ЗІ ЗЛОЧИННІСТЮ

Дарія БАЛОБАНОВА

ORCID ID: 0000-0001-7247-0560

Валентина МЕРКУЛОВА

ORCID ID: 0000-0003-1332-1113

КРИМІНАЛЬНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ, ЩО ВЧИНЯЮТЬСЯ НА ВОДНОМУ ТРАНСПОРТІ, ЗА ПРОЄКТОМ НОВОГО КК УКРАЇНИ

DOI: 10.15330/apiclu.69.1.1-1.11

Постановка проблеми. Кримінально-правовий захист безпеки руху та експлуатації водного транспорту забезпечується низкою кримінально-правових норм. Мова йде про статті розділу XII Особливої частини КК України «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту», які встановлюють кримінальну відповідальність за наступні діяння, що можуть вчинятися саме на водному транспорті, в процесі його руху або експлуатації: порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276 КК України); пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277 КК України); угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст. 278 КК України); блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства (ст. 279 КК України); примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (ст. 280 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).

Окремі аспекти теоретичного знання та характеристики особливостей кримінально-правової охорони безпеки руху та експлуатації різних видів транспорту в цілому та саме водного транспорту досліджували такі науковці, як С.В. Бабанін, А.М. Бабенко, О.О. Балобанов, В.І. Борисов, С.В. Гізімчук, В.В. Голина, В.О. Допилко, О.О. Дудоров, М.Й. Коржанський, О.М. Костенко, С.Я. Лихова, М.І. Мельник, В.А. Мисливий, В.І. Осадчий, В.М.Прусс, В.Я. Тацій, Н.О. Федчун та інші.

Однак, комплексній характеристиці кримінально-правової охорони безпеки руху та експлуатації саме водного транспорту належна увага не приділяється, незважаючи на його значущість для економіки та розвитку держави.

Сучасний етап розвитку вітчизняного кримінального законодавства характеризується не тільки ситуативним внесенням змін до чинного КК України, а й глобальною розробкою Проекту нового Кримінального кодексу України (далі – Проект КК України, Проект), яка здійснюється Робочою групою з питань розвитку кримінального права, що діє в складі Комісії з питань правової реформи при Президентові України [1]. В Проекті знайшлося місце для транспортних кримінальних правопорушень, у тому числі тих, які пов'язані з безпекою руху та експлуатації водного транспорту [2]. Отже, висвітлення відповідних складів кримінальних правопорушень за Проектом КК України та їх відмінність від положень чинного КК України і є предметом нашого дослідження.

Викладення основного матеріалу. Так, Проект КК України (станом на 15.10.2025 р.) містить Книгу 7 «Кримінальні правопорушення проти суспільства», яка в свою чергу складається з 9 розділів. Розділ 7.4 має назву «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту». Слід зазначити, що розробники Проекту в процесі роботи над ним змінювали нумерацію та назву відповідної книги та розділів, їх кількості, але кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, які є предметом нашої уваги, завжди знаходили своє відображення.

Формулюючи статті цього розділу, Робоча група відійшла від положень чинного КК України. Найважливіші зміни полягають у наступному [3, с. 307]:

- відмова від встановлення відповідальності у різних статтях залежно від виду транспорту;

- не використання конструкцій статей про кримінальні правопорушення, які включають в себе злочини або проступки, передбачені іншими статтями цього ж кримінального закону (статей про «складені злочини»);

- віднесення до кримінальних проступків усіх правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту з формальним складом (крім тих, встановлення кримінальної відповідальності за які передбачене міжнародно-правовими зобов'язаннями України);

- розширення кола діянь проти безпеки руху та експлуатації транспорту, за які встановлюється кримінальна відповідальність (передбачено відповідальність за діяння, визначені статтями 7.4.9 «Небезпечне водіння», 7.4.10 «Порушення правил руху через залізничний переїзд», 7.4.13 «Блокування руху транспорту», 7.4.14 «Приховування дорожньо-транспортної події» Проекту КК України; встановлена відповідальність і за умисні посягання на безпеку руху).

Розділ 7.4 Проекту КК України «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» об'єднує злочини і провини (кримінальні проступки за чинним КК України – *прим. авт.*), що спричиняють шкоду відносинам, які забезпечують транспортну безпеку як в національному, так й в міжнародному сполученні.

У Проекті КК України відповідальність не диференційована з урахуванням виду транспорту, у зв'язку зі здійсненням руху на якому чи експлуатацією якого вчиняється кримінальне правопорушення. Робоча група виходить з того, що в сучасних умовах значення має не вид транспорту, а розмір спричиненої шкоди. Тому статті Розділу 7.4 сформульовані так, що вони, за загальним правилом, охоплюють всі види транспорту, включаючи авіаційний, морський, річковий, автомобільний, трубопровідний. Відповідно до цієї засади сформульовано і поняття транспортний засіб, яке, з огляду на те, що воно використовується у статтях кількох розділів Проекту КК України, наведене у загальному глосарії (п.

59 ч. 2 ст. 1.1.1). Воно охоплює будь-який пристрій, призначений для перевезення людей, вантажу або обладнання чи механізмів, який приводиться в рух двигуном, силою природи або м'язовою силою людини чи тварини (не лише автомобілі, а й трактори, інші самохідні машини – крани, комбайни тощо, судна, літальні апарати, велосипеди, колісні крісла, вози, в'ючні тварини), і є ширшим за те, що містять, зокрема, Конвенція про дорожній рух¹ [4] чи національні Правила дорожнього руху² [5]. Хоча видається, що такий підхід дещо ускладнює розуміння, наприклад, положень ст.ст. 7.4.11, 7.4.12, 7.4.13, де вказується на рух транспорту або керування транспортним засобом, в той час як в ст. 7.4.9 уточнюється вид транспорту або руху. Щодо низки посягань (коли це впливає з вимог міжнародно-правових актів) відповідальність настає лише тоді, коли посягання пов'язані з діяльністю певного виду транспорту. Це видно з самих назв відповідних статей цього розділу, зокрема: 7.4.2 «Створення небезпеки для польоту або плавання», 7.4.4 «Небезпечні дії на борту судна», 7.4.6 «Пошкодження підводного трубопроводу або кабелю».

До злочинів проти безпеки руху та експлуатації водного транспорту відносяться:

- 1) створення небезпеки для польоту або плавання (ст. 7.4.2);
- 2) небезпечні дії на борту судна (ст. 7.4.4);
- 3) ненадання допомоги людям, що зазнали лиха в морі, або постраждалим від корабельної аварії (ст. 7.4.5).

До провин проти безпеки руху та експлуатації водного транспорту віднесені:

- 1) неповідомлення капітаном відомостей про судно в разі зіткнення з іншим судном (ст. 7.4.8);
- 2) небезпечне водіння (ст. 7.4.9);

1 Термін «транспортний засіб» означає механічний транспортний засіб, який зазвичай використовують, щоб перевозити дорогами людей або вантажі чи буксирувати дорогами транспортні засоби для перевезення людей або вантажів (п. «р»).

2 Транспортний засіб – пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів (абз. 89 п. 1.10).

3) управління рухом транспорту або керування транспортним засобом особою, яка перебуває у стані сп'яніння (ст. 7.4.11);

4) допуск до керування транспортним засобом особи, яка не має права ним керувати (ст. 7.4.12);

5) блокування руху транспорту (ст. 7.4.13).

Усі діяння, передбачені Розділом 7.4 Проекту КК України, криміналізовано відповідно до міжнародно-правих зобов'язань України, на підставі міжнародно-правових договорів встановлено відповідальність і за низку провин (наприклад, ст.ст. 7.4.5, 7.4.8 – Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства від 10.03.1988 р.; Конвенція ООН з морського права від 10.12.1982 р.). Водночас у Проекті КК України передбачена відповідальність і за діяння, визначені міжнародно-правовим актом, даних про ратифікацію Україною якого не знайдено (Конвенція Міжнародної організації праці про мінімальну кваліфікацію капітана та інших осіб командного складу торговельних суден № 53 від 24.10.1936 р.). Це має місце завдяки тому, що стаття про відповідне посягання (ст. 7.4.12 «Допуск до керування транспортним засобом особи, яка не має права керувати ним»), передбачає загальну норму про діяння, вчинене щодо будь-якого виду транспортного засобу, зокрема морського судна [3, с. 310].

Створення небезпеки для польоту або плавання (ст. 7.4.2) полягає в: 1) приведенні у стан непридатності для експлуатації устаткування, споруди аеропорту, морського чи річкового порту, 2) приведенні у стан непридатності для експлуатації повітряного, морського чи річкового судна, що знаходиться в експлуатації, 3) приведенні у стан непридатності для експлуатації навігаційного обладнання, 4) незаконному втручанні в експлуатацію навігаційного обладнання, 5) порушенні роботи служби аеропорту, морського чи річкового порту або 6) повідомленні завідомо неправдивої інформації щодо польоту або плавання, якщо таке діяння створило реальну небезпеку спричинення значної, тяжкої чи особливо тяжкої шкоди.

Небезпечні дії на борту судна (ст. 7.4.4) можуть полягати в тому, що особа під час перебування на борту повітряного, мор-

ського чи річкового судна, що перебуває у польоті чи плаванні: 1) застосувала насильство до особи на борту судна, 2) привела у стан непридатності для експлуатації повітряне, морське чи річкове судно, 3) незаконно втрутилася в експлуатацію навігаційного обладнання, 4) привела у стан непридатності для експлуатації вантаж, розміщений на такому судні, або 5) незаконно помістила на борт судна небезпечний предмет.

Ненадання допомоги людям, що зазнали лиха в морі, або постраждалим від корабельної аварії (ст. 7.4.5) полягає в тому, що капітан судна, маючи можливість надати допомогу без серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажирів, не надав їй: 1) людині, що зазнала лиха, яку судно зустріло в морі чи на іншому водному шляху, або 2) екіпажу чи пасажирам іншого судна, з яким відбулося зіткнення судна, керованого цим капітаном.

Неповідомлення капітаном відомостей про судно в разі зіткнення з іншим судном (ст. 7.4.8) полягає в тому, що капітан не повідомив членам екіпажу чи пасажирам судна, з яким зіткнулося кероване ним судно, його назву, порт приписки, місце відправлення чи призначення.

Небезпечне водіння (ст. 7.4.9) – це дії особи, яка, будучи учасником наземного дорожнього руху або керуючи повітряним чи водним транспортним засобом, завідомо: 1) взяла участь в перегонах, які не є офіційними змаганнями, 2) змусила іншого учасника руху різко змінити швидкість, напрямок або вжити інших заходів щодо забезпечення руху або 3) перешкодила руху іншого його учасника, якщо будь-яке з цих діянь спричинило зіткнення.

Управління рухом транспорту або керування транспортним засобом особою, яка перебуває у стані сп'яніння (ст. 7.4.11), полягає в тому, що особа, яка здійснювала управління рухом транспорту або керувала транспортним засобом: 1) перебувала у стані сп'яніння під час управління рухом або руху транспорту, 2) відмовилась від проходження в установленому порядку огляду на стан сп'яніння або 3) вжила психоактивну речовину до проведення уповноваженою особою медичного огляду з метою встановлення стану сп'яніння.

Допуск до керування транспортним засобом особи, яка не має права ним керувати (ст. 7.4.12), виявляється в тому, що влас-

ник, законний володілець транспортного засобу або уповноважена ними особа допустила до керування транспортним засобом іншу особу, яка завідомо: 1) не мала дозволу на керування таким засобом, 2) не могла керувати таким засобом за станом здоров'я або 3) перебувала у стані сп'яніння.

Блокування руху транспорту (ст.7.4.13) – це дії особи, яка завідомо незаконно заблокувала рух транспорту: 1) з увімкненим проблісковим маячком чи спеціальним звуковим сигналом або 2) загального користування більше ніж на одну годину.

Такі транспортні кримінальні правопорушення, в тому числі на водному транспорті, що передбачені чинним КК України в ст. 277 «Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів», ст. 279 «Блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства» за Проектом КК України будуть кваліфікуватися за ст. 7.3.8 «Посягання на об'єкт критичної інфраструктури», оскільки згідно із законом України «Про критичну інфраструктуру» об'єкти критичної інфраструктури – це об'єкти інфраструктури, системи, їх частини та їх сукупність, які є важливими для економіки, національної безпеки та оборони, порушення функціонування яких може завдати шкоди життєво важливим національним інтересам (п. 13 ч. 1 ст. 1 ЗУ). Транспортне забезпечення, в свою чергу, належить до життєво важливих функцій та/або послуг, порушення яких призводить до негативних наслідків для національної безпеки України (п. 11 ч. 4 ст. 9 ЗУ). Отже, кримінальній відповідальності має підлягати особа, яка об'єкт критичної інфраструктури чи його устаткування, необхідне для функціонування цього об'єкта: 1) захопила, 2) утримувала, 3) знищила, 4) пошкодила або 5) порушила належне функціонування такого об'єкта (ст. 7.3.8). Ця норма також знаходиться в Книзі 7 «Кримінальні правопорушення проти суспільства», але в Розділі 7.3 «Кримінальні правопорушення проти загальної безпеки».

Угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст. 278 КК України) також не передбачені в якості самостійної норми, яка передбачає відповідальність за посягання на безпеку руху та експлуатації транспорту, а розглядається як загальна норма – ст. 7.2.3 «Терористичний

акт»: особа, яка з метою залякати населення, спричинити шкоду національній безпеці України чи громадській безпеці або перешкодити діяльності органу державної влади, органу місцевого самоврядування, міжнародної організації, представництва іноземної держави чи юридичної особи, або примусити їх вчинити яку-небудь дію чи утриматися від її вчинення: 1) ... 5) захопила, утримувала, знищила чи пошкодила об'єкт критичної інфраструктури або порушила його функціонування, 6) захопила повітряне, морське судно, стаціонарну платформу, розташовану на континентальному шельфі, або засіб пасажирського чи вантажного транспорту, 7) заблокувала рух транспорту ...» або кримінальне правопорушення проти власності (Розділ 6.1).

Щодо примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (ст. 280 КК України), то Проект КК України передбачає існування однієї загальної норми, яка встановлює відповідальність за примушування – ст. 4.4.8 «Примушування», що полягає в примушуванні іншої людини вчинити чи не вчинювати певну дію шляхом застосування щодо неї чи її близької людини: 1) насильства, яке завдало фізичного болю, 2) іншого насильства, не пов'язаного із заподіянням шкоди здоров'ю, або 3) погрози, – незалежно від спеціальних умов такого примушування.

Відсутність в Проекті КК України диференціації відповідальності залежно від виду транспорту чи транспортного засобу не означає, що така диференціація не проведена за іншими підставами, а саме за характером та розміром заподіяної шкоди. Створення реальної небезпеки спричинення значної, тяжкої чи особливо тяжкої шкоди є наслідком складів посягань, передбачених ст. 7.4.2 «Створення небезпеки для польоту або плавання» та ст. 7.4.4 «Небезпечні дії на борту судна», які віднесені до злочинів I ступеня тяжкості. Формальний склад злочину, що заподіює значну шкоду безпеці руху та експлуатації транспорту (ст. 7.4.5 «Ненадання допомоги людям, що зазнали лиха в морі, або постраждалим від корабельної аварії»), віднесено до злочину 3 ступеня тяжкості. Усі ж інші посягання, які заподіюють неістотну шкоду, віднесені до провин.

Але врахуванням характеру та розміру спричиненої шкоди диференціація посягань проти безпеки руху та експлуатації транспорту не вичерпується. Встановлені ознаки, за наявності хоча б однієї з яких тяжкість злочину, передбаченого ст. 7.4.2 «Створення небезпеки для польоту або плавання» підвищується на один ступінь: 1) у складі простої групи; 2) з використанням службових повноважень чи професійних обов'язків або пов'язаних із ними можливостей; 3) в особливий період чи в умовах надзвичайного стану; 4) з використанням обстановки, викликаного катастрофою, аварією, стихійним лихом, масовими заворушеннями, воєнними діями чи іншою надзвичайною подією. Для всіх інших умисних злочинів – вчинення їх у складі простої групи.

У жодній зі статей Розділу 7.4 «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» не вказано на форму вини, з якою вони вчиняються. Відповідно до ч. 3 ст. 2.4.1 Проекту КК України це означає, що кримінальна відповідальність за відповідне правопорушення настає лише за наявності умислу. Відношення ж до наслідків, які не охоплюються статтями цього розділу, а спричинення яких створює підстави для кваліфікації вчиненого за сукупністю з кримінальними правопорушеннями проти життя, проти здоров'я людини або проти власності, може полягати й у необережності [3, с. 311].

Висновки. Отже, аналіз розділу 7.4 Проекту КК України дозволяє зробити висновок, що кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації водного транспорту, які на теперішній час передбачені в чинному КК України, в цілому знайшли своє місце, але отримали не тільки нову редакцію, а й диференціацію в залежності від розміру заподіяної шкоди. В той же час, відповідальність за окремі діяння, передбачені чинним кримінальним законодавством, в Проекті КК України встановлюються за правилами про відмову від складених злочинів та від спеціальних норм.

1. *Питання Комісії з питань правової реформи: указ Президента України від 07.08.2019 р. № 584/2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/584/2019#Text> (дата звернення: 01.11.2025).*
2. *Проект Кримінального кодексу України (контрольний текст станом на 15.10.2025 р.). URL: <https://newcriminalcode.org.ua/upload/>*

media/2025/11/12/00-kontrolnyj-projekt-kk-15-10-2025-eksperty-frn.pdf
(дата звернення: 01.11.2025).

3. *Проект нового Кримінального кодексу України: передумови розробки, концептуальні засади, основні положення: монографія. За заг. ред. Ю.В. Бауліна, М.І. Хавронюка. Київ, 2024. 494 с.*
4. *Конвенція про дорожній рух, вчинено у Відні 8 листопада 1968 року. URL: https://insat.org.ua/files/nav/law/4/konvenciya_1968_uk.pdf (дата звернення: 01.11.2025).*
5. *Правила дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 01.11.2025).*
6. *Про критичну інфраструктуру: закон України від 16.11.2021 р. № 1882-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1882-20#Text> (дата звернення: 01.11.2025).*

Балобанова Д.О., Меркулова В.О. Кримінальні правопорушення, що вчиняються на водному транспорті, за Проектом нового КК України.

У статті проводиться аналіз Проекту нового Кримінального кодексу України в частині встановлення кримінальної відповідальності за правопорушення проти безпеки руху та експлуатації водного транспорту. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації водного транспорту, які на теперішній час передбачені в чинному КК України, в цілому знайшли своє місце, але отримали не тільки нову редакцію, а й диференціацію в залежності від розміру заподіяної шкоди. В той же час, відповідальність за окремі діяння, передбачені чинним кримінальним законодавством, в Проекті КК України встановлюються за правилами про відмову від складених злочинів та від спеціальних норм. Відповідні кримінальні правопорушення містяться в Книзі 7 «Кримінальні правопорушення проти суспільства» в розділі 7.4 «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту». До них належать: 1) злочини – створення небезпеки для польоту або плавання; небезпечні дії на борту судна; ненадання допомоги людям, що зазнали лиха в морі, або постраждалим від корабельної аварії; 2) провини (проступки) – неповідомлення капітаном відомостей про судно в разі зіткнення з іншим судном; небезпечне водіння; управління рухом транспорту або керування транспортним засобом особою, яка перебуває у стані сп'яніння; допуск до керування транспортним засобом особи, яка не має права ним керувати; блокування руху транспорту.

Ключові слова: кримінальні правопорушення, безпека руху та експлуатації транспорту, водний транспорт, Проект КК України, диференціація відповідальності, кримінальна відповідальність.

Balobanova D., Merkulova V. Criminal offenses committed on the water transport in the Draft of the new Criminal Code of Ukraine.

The article analyses the Draft of the new Criminal Code of Ukraine in terms of establishing criminal liability for offences against the water transport traffic and

operation safety. Criminal offences against the water transport traffic and operation safety, which are currently provided for in the existing Criminal Code of Ukraine, have generally found their place, but have not only been revised, but also differentiated depending on the extent of the damage caused. At the same time, liability for certain acts provided for by the current criminal legislation is established in the Draft Criminal Code of Ukraine in accordance with the rules on the waiver of compound offences and special provisions. The relevant criminal offences are contained in Book 7 «Criminal offences against society», in Section 7.4 «Criminal offences against traffic and transport operation safety». These include: 1) crimes – creating a flight or navigation hazard; dangerous actions on board; failure to provide help to persons in distress at sea or victims of a shipwreck; 2) minor offences – captain’s failure to report information about the vessel in case of collision with another vessel; dangerous driving; traffic control or driving a vehicle in a state of intoxication; admission to driving a vehicle of a person who does not have the right to drive it; blocking traffic.

Keywords: criminal offences, the transport traffic and operation safety, the water transport, the Draft of the Criminal Code of Ukraine, differentiation of liability, criminal liability.