

ку, якщо після її застосування зникне необхідність продовження будь-яких, а не лише кримінально-правових відносин з приводу вчиненого діяння

**Список літератури:** 1. Кушарев В.А. О необходимости совершенствования института деятельного раскаяния //Российский следователь. 2001. №2. 2. Панов Н.И. О точности норм уголовного права и совершенствовании законодательной техники // Правоведение. 1987. № 4. 3. Зелинский А.Ф. Криминальная психология. К., 1999. 4. Крутшиков Л.Л. Смягчающие и отягчающие обстоятельства в советском уголовном праве. Часть особенная: Учеб. пособие. Ярославль, 1979. 5. Новий тлумачний словник української мови: У 4 т. К., 1999. Т. 4. 6. Бірюков Г.М. Понятие «раскрытие преступлений»: теория и практика //Вісник Луган. ін-ту внутр. справ. 1998. №3.

*Надійшла до редакції 12.02.02*

*С.В. Бабанін*

### **ВИТОКИ ТА СУЧАСНИЙ СТАН ПРОБЛЕМИ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВОЇ ОХОРОНИ БЕЗПЕКИ РУХУ НА ТРАНСПОРТІ (СТ.291 КК УКРАЇНИ)**

На сьогодні транспорт в Україні – це єдина система, найважливіша галузь господарства, покликана задовольняти потреби суспільства у перевезеннях. В цій системі вчинюються, поряд з іншими злочинами, злочинні порушення правил безпеки, які незалежно від виду транспорту (залізничного, водного, автомобільного тощо) кваліфікуються за однією кримінально-правовою нормою – ст.291 КК України 2001 року. Суб'єктами зазначених суспільно небезпечних діянь є пішоходи, велосипедисти та інші особи, які порушили чинні на транспорті правила про охорону порядку і безпеки руху, якщо ці порушення спричинили зазначені в законі наслідки.

Безпека руху та експлуатації транспорту, а також право власності на транспорт з давніх часів виступали об'єктом кримінально-правової охорони, яка здійснювалась кримінальним законодавством, діючим на території нинішньої України у різні періоди. Так, згідно зі ст.12 Короткої редакції Руської Правди (Правди Ярослава), часом появи якої вважають 10 – 30-ті роки XI ст., злочинном вважалося незаконне користування чужим майном, особливо самовільна їзда на чужому коні [1, с.56, 64]. «На Запорізькій Січі у XVIII ст.поширенням був такий злочин як конокрадство, котре, всупереч законодавству, розглядалося населенням як тяжкий злочин, траплялися й випадки самосуду» [1, с.242]. Вищезазначені кримінально-правові норми, які діяли колись на території України, безумовно охороняли аналогічні суспільні відносини (блага, цінності), які зараз охороняє ст.289 КК України: «Незаконне заволоніння транспортним засобом».

Кримінальне законодавство царської Росії не передбачало єдиної норми, яка б встановлювала відповідальність за злочинне порушення чинних на транспорті правил приватними особами. Якщо звернутися до Кримінального Уложення Росії від 22 березня 1903 року, то злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту ми знайдемо у багатьох главах цього нормативного акту. На наш погляд, схожі елементи з нині діючим складом злочину, передбаченим статтею 291 КК України 2001 року, мали десять статей: ст.ст.139, 231, 392, 397, 398, 403, 407, 558, 566, 570 (наприклад, ст.139 передбачала відповідальність за

невиконання законних розпоряджень чи вимогань осіб, від викопання службових обов'язків яких залежала безпека залізничного руху, судноплавства чи мореплавства, ст.231 передбачала відповідальність за не обачну чи надто швидку їзду по місту і т.д.) [2]. Якщо порівняти склади цих злочинів зі складом злочину, передбаченим ст.291 КК України 2001 року, то слід зазначити, що, на відміну від останнього, безпека руху та експлуатації розвинутих на той час видів транспорту (повітряний транспорт не згадується у жодній статті), виступала лише додатковим безпосереднім об'єктом, а не основним. Більшість з зазначених статей Кримінального Уложення мала формальні склади злочинів, тому в них злочин вважався закінченим з моменту порушення встановлених на транспорті правил (яких саме – зазначалося безпосередньо у диспозиціях статей). Суб'єктом розглянутих вище злочинів могли бути у деяких статтях як спеціальний: працівники транспорту та особи, діяльність яких пов'язана з транспортом, так і загальний, у інших – лише загальний. З суб'єктивної сторони ці злочини характеризуються умислом чи не обачністю до порушення встановлених на транспорті правил, та не обачністю до настання наслідків – у тих статтях Кримінального Уложення, у яких передбачене настання таких наслідків.

Перший Кримінальний кодекс Української СРР був затверджений ВУЦВКом 23 серпня 1922 р. і введений в дію з 15 вересня 1922 р. Він передбачав настання кримінальної відповідальності за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту у декількох главах. Заслужує на увагу стаття 218, яка, на наш погляд, є попередницею нині діючої статті 291 КК України 2001 р. і першою спробою законодавця України прийняти єдину кримінально-правову норму, яка б встановлювала відповідальність за злочинне порушення чинних на транспорті правил приватними особами.

Стаття 218 КК УСРР 1922 р. в редакції 10 жовтня 1923 р. звучала так: «Невиконання чи порушення правил, встановлених законом чи обов'язковою постановою для охорони порядку і безпеки руху по сухопутних, водних та повітряних шляхах сполучення, карається штрафом до 300 карбованців золотом або примусовими роботами.»

«Передбачені ст.218 злочини, які спричинили за собою які-небудь тяжкі чи менші тяжкі наслідки (залізничну катастрофу, аварію і т.п.), підпадають під дію інших статей КК, в залежності від обставин справи та суб'єкта злочину» [3, с.440].

Якщо порівняти нині діючу статтю 291 КК України 2001 р. зі ст.218 КК УСРР 1922 р. в редакції 1923 р., то можна знайти у складах цих злочинів багато спільного, але є в них і досить суттєві розбіжності. Безпосереднім об'єктом статті 218 КК УСРР 1922 р. виступає суспільна безпека; безпека руху та експлуатації транспорту, на відміну від статті 291 КК України 2001 р., є лише додатковим безпосереднім об'єктом. Об'єктивна сторона статті 218 КК УСРР 1922 р., на відміну від статті 291 КК України 2001 р., не передбачала настання наслідків при порушенні діючих на транспорті правил для притягнення до кримінальної відповідальності. Суб'єктом складу злочину, передбаченого

ст.218 КК УСРР 1922 р., виступали як працівники транспорту, так і приватні особи, а суб'єктом ст.291 КК України 2001 р. виступають лише приватні особи.

КК УСРР від 8 червня 1927 р. в редакції 1927 року не мав норми, яка б передбачала кримінальну відповідальність за порушення діючих на транспорті правил [4]. Такі порушення визначались тоді як адміністративні правопорушення і відповідальність за них наступала згідно з адміністративним законодавством того часу. 13 березня 1929 р. приймається постанова ЦВК і РНК СРСР, яка посилює боротьбу з транспортними злочинами. У розділі другому цієї постанови зокрема зазначалось: «На підставі ч. 2 ст.3 Основних начал кримінального законодавства Союзу СРСР і союзних республік 31 жовтня 1924 р. (33 1927 р. № 12, ст.122) запропонувати урядам союзних республік доповнити кримінальні кодекси союзних республік статтями, які передбачають: 1. За порушення встановлених обов'язковими постановами Народного комісаріату шляхів сполучення та його органів правил для охорони порядку і безпеки руху, охорони майна транспорту, попередження та запобігання незаконного використання транспорту, а так само проведення санітарних і протипожежних заходів, якщо порушення спричинило тяжкі наслідки, – позбавлення волі на строк до 3-х років або штраф до 3000 карбованців» [5, с. 243 –244]. 19 червня 1929 р. ВУЦВК і РНК УСРР приймає постанову і вводить до Кримінального кодексу УСРР 1927 р. статтю 96<sup>1</sup>, яка міститься у розділі II «Злочини проти порядку управління» підрозділі Б. «Інші злочини проти порядку управління» [6]. Стаття 96<sup>1</sup> КК УСРР 1927 р. редакції 1929 р. повністю повторювала зміст пункту 1 розділу другого зазначеної вище постанови ЦВК і РНК СРСР від 13 березня 1929 р. і, на наш погляд, була першою єдиною кримінально-правовою нормою, яка встановлювала відповідальність за злочинне порушення чинних на транспорті правил приватними особами за умови настання наслідків. Проте ця норма не розповсюджувала свою дію на повітряний транспорт.

28 грудня 1960 р. Верховна Рада УРСР прийняла новий Кримінальний кодекс республіки, який було введено в дію з 1 квітня 1961 року. Глава 10 «Злочини проти громадської безпеки, громадського порядку та народного здоров'я» містила в собі і склади злочинів, які передбачали кримінальну відповідальність за скоєння транспортних злочинів. Стаття 217 передбачала відповідальність за порушення діючих на транспорті правил за умови настання зазначених в законі наслідків [7].

КК УРСР 1960 р. не передбачав безпеку руху та експлуатації транспорту як родовий об'єкт злочинів, система транспортних злочинів не була розроблена і вони містилися у різних главах кодексу. КК РРФСР 1960 р. також не передбачав безпеку руху та експлуатації транспорту як родовий об'єкт злочинів [8]. Проте, слід зазначити, що у Кримінальних кодексах Вірменської, Казахської та Молдавської СРСР 1961 р. були передбачені окремі глави, які мали за родовий об'єкт безпеку руху та експлуатації транспорту [9, 10, 11]. Та хоча кримінальні кодекси зазначених трьох союзних республік і мали окрему главу «Транспортні злочини», повна система транспортних злочинів в них також не була розроблена і склади цих злочинів містилися і в інших главах КК цих республік. Статті, які містилися у главі «Транспортні злочини» кримінальних кодексів ВРСР,

МРСР та КазРСР майже повністю повторювали зміст складів транспортних злочинів, які містилися в главі 10 «Злочини проти громадської безпеки, громадського порядку та народного здоров'я» кримінальних кодексів УРСР, РРФСР та інших союзних республік.

Якщо звернутися до Кримінального кодексу Російської Федерації, прийнятого 24 травня 1996 р., то у главі 27 – «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» розділу IX «Злочини проти громадської безпеки і громадського порядку», ми знайдемо статтю 268 – «Порушення правил, які забезпечують безпечну роботу транспорту», яка є правонаступницею статті 213 КК РРФСР 1960 р. [12]. Ця кримінально-правова норма КК РФ 1996 р. досить суттєво відрізняється від раніше діючої ст.213 КК РСФРР 1960 р. насамперед чітким визначенням наслідків злочину (тілесні ушкодження та загибель людей) і, в залежності від цього, розмежуванням простого складу злочину (ч.1) від кваліфікованих (ч. 2 та 3). Зазначена конструкція статті 268 КК РФ, на наш погляд, є виправданою і сприяє правильному застосуванню цієї норми.

Практику застосування ст.291 КК України 2001 р. можна розглянути, ознайомившись із статистичними даними. Так, за даними МВС в середньому по кожній області України за рік реєструється 1 – 3 злочини, передбачені ст.217 КК України 1960 р. (ст.291 КК 2001 р.), засуджується ж судами за їх скоєння в середньому менш ніж одна особа за рік на кожну область. Це на фоні іншої статистики викликає ряд запитань, які потребують вивчення та відповіді. Так, наприклад, за даними УДАІ ІУ МВС України в м. Києві за 12 місяців 1996 р. з вини пішоходів сталося 1884 дорожньо-транспортних пригод, з вини пасажирів – 24 пригод, з вини велосипедистів – 26 пригод. У цих ДТП загинула 271 особа [13, с.4]. За даними ж МВС та Міністерства юстиції у м. Києві за 12 місяців 1996 р. не зареєстровано жодного злочину, передбаченого ст.217 КК України 1960 р., та не засуджено жодної особи за його скоєння.

Чому ж при такій великій кількості ДТП з вини пішоходів (а ст.291 КК 2001 р. передбачає відповідальність за порушення правил безпеки не тільки на автомобільному та міському електротранспорті, а й на всіх інших видах транспорту) порушується порівняно невелика кількість кримінальних справ за ст.291 КК 2001 р.? На наш погляд, який сформувався після вивчення матеріалів відмови у порушенні кримінальних справ за статтями 215 та 217 КК України 1960 р., цьому сприяє декілька причин.

По-перше, потерпілими від порушення Правил дорожнього руху здебільшого стають самі ж пішоходи, які гинуть чи отримують тілесні ушкодження у ДТП. По-друге, такому стану справ сприяє й велика кількість не встановлених пішоходів, які зникають з місця ДТП. Але це не самі головні причини.

Однією з головних причин, на наш погляд, є недосконалість диспозиції нині діючої ст.291 КК, що приводить до помилок при її застосуванні. Ця кримінально-правова норма встановлює відповідальність за порушення **любого** з чинних правил, що забезпечують рух, на **всіх** видах транспорту, якщо це спричинило загибель людей або інші **тяжкі** наслідки. У ст.21 Закону України «Про транспорт» зазначено, що **сдину** 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 [14]. На наш погляд, у диспозиції ст.291 КК 2001 р. слід зазначити, що відповідальність за пісю нормою може наставати лише при порушенні чинних правил на транспорті загального користування.

Крім того, ст.291 КК 2001 р. має бланкетний характер, тобто при вирішенні питання про її застосування треба звертатися до відомчих нормативних актів, які регулюють безпеку руху на всіх видах транспорту. Як свідчать опитування, далеко не всі працівники правозастосовних органів орієнтуються (уже не кажучи про те що знають), які саме відомчі нормативні акти забезпечують рух на кожному з видів транспорту. Що ж казати про приватних осіб? Саме тому, на наш погляд, слід відмовитись від бланкетної диспозиції розглядуваної норми і перерахувати у ній, за які саме порушення загальновідомих (чи відомих у зв'язку з виконуваною діяльністю) правила безпеки на транспорті настає кримінальна відповідальність. З цього приводу О.Бантшиєв зазначає: «Необхідно мати на увазі, що економія на обов'язі бланкетних норм Кримінального кодексу, їх надмірна лаконічність на практиці нерідко призводять до негативних наслідків... Важко розраховувати на свідому законопослушну поведінку при певній громадянами змісту кримінально-правових норм.» [15, с.57-58].

Також, на наш погляд, слід розглянути і поняття «інші тяжкі наслідки», яке передбачене ст.291 КК 2001 р. У науково-практичному коментарі КК України від 5 квітня 2001 р. за редакцією М.І.Мельника, М.І.Хайронюка зазначається, що «до інших тяжких наслідків у складі цього злочину належать, зокрема, тяжкі тілесні ушкодження, велика матеріальна шкода» [16, с.744]. У підручнику з Особливої частини кримінального права України за редакцією професорів М.І.Бажанова, В.В.Сташиса, В.Я.Тация з цього приводу сказано, що «до інших тяжких наслідків слід відносити заподіяння потерпілому тяжких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень, великої матеріальної шкоди» [17, с. 290]. Така невизначеність поняття інших тяжких наслідків, звичайно, також не сприяє правильному застосуванню розглядуваної норми. На наш погляд, слід відмовитись від оціночного поняття у цій нормі. Як зазначав Н.Смаль, коментуючи раніше діючу ст.213 КК РРФСР 1960 р., «спричинення матеріальної шкоди як державі, так і громадянам було б доцільно вилучити з числа наслідків злочину, передбаченого ст.213 КК. Спричинення з неосторожності матеріальної шкоди могло б стати предметом розгляду в процесі цивільного судопроводження. Тоді в ст.213 можна було б конкретизувати наслідки, вказавши лише на загибель людей, а рівно спричинення їм тяжких чи менш тяжких тілесних ушкоджень... точна вказівка на конкретні наслідки поліщила б можливість їх вільного тлумачення...» [18, с.14]. Ми цілком згодні з зазначеними доводами.

Ще однією причиною, яка, на наш погляд, не сприяє правильному застосуванню ст.291 КК 2001 р. є відсутність Постанови Пленуму Верховного Суду України з питань застосування зазначеної статті, яка б детально роз'яснювала

обставини, за яких виникає відповідальність за порушення чинних на транспорті правил.

Вивчення та аналіз досвіду України та інших країн у боротьбі із злочинним порушенням діючих на транспорті правил надасть можливості вдосконалення чинного кримінального законодавства України для більш ефективної боротьби з зазначеними вище порушеннями.

**Список літератури:** 1. Історія держави і права України. За ред. А.Й.Роговича. Ч. 1. К., 1996. 2. Уголовное уложение 22 марта 1903 г. Издание Н.С.Таганцева. С.-Петербург, 1904. 3. УК советских республик. Практической комментарий. К., 1924. 4. КК УРСР. X., 1927. 5. Сборник документов по истории уголовного законодательства СССР и РСФСР (1917-1952 гг.). Под ред. проф. И.Т.Годякова. М., 1953. 6. КК УРСР. X., 1934. 7. КК УРСР. К., 1961. 8. УК РСФСР с приложениями постоянно систематизированных материалов. М., 1983. 9. УК Армянской ССР. – Ереван, 1983. 10. Комментарий к УК Молдавской ССР. Кишинев, 1968. 11. Комментарий к УК Казахской ССР. Алма-Ата, 1980. 12. Собрание законодательства РФ, № 25, 1996. 13. Аналіз дорожньо-транспортних пригод в м. Києві за 12 місяців 1996 р. К., 1997. 14. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 р. // ВВР України. 1994. № 51. Ст.446. 15. О.Баггишев. Відмовитися від бланкетних диспозицій кримінально-правових норм. // Радянське право. 1990. № 6. 16. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України від 5 квітня 2001 року. К., 2001. 17. Кримінальне право України. Особлива частина. За ред. професорів М.І.Бажанова, В.В.Степаниса, В.Я.Гадія. Київ – Харків, 2001. 18. Н.Сміль. Ответственность, источника за нарушение действующих на транспорте правил. // Советская юстиция. 1989. № 2.

*Надійшла до редакції: 28.02.02*

*Д.О. Штанько*

#### **МІЖНАРОДНІ ПРАВОВІ АКТИ, ЩО ЗАБЕЗПЕЧУЮТЬ БОРЬБУ З НАРКОТИЗМОМ, ТА ЇХ ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ В УКРАЇНІ**

Боротьба з поширенням наркотизму є міжнародною проблемою. У кожній окремій країні вона має свої особливі риси та ознаки. Але світове суспільство визначило поширення наркоманії як проблему світового характеру та намагається встановити загальний контроль за поширенням цього негативного явища.

Існує декілька підстав не обмежуватись внутрішньодержавними заходами боротьби з наркоманією. Вони насамперед полягають у порівнянні досвіду різних країн і регіонів стосовно профілактики цього явища та допомагають насамперед зрозуміти зв'язок наркоманії з національними, географічними, етнографічними та культурними традиціями.

Якщо до XIX ст. ситуація поширення обігу наркотичних речовин не мала загальносвітового характеру, то з його початком ситуація у цій сфері змінилась не в кращий бік. Це було викликано, насамперед, діяльністю Ост-Індійської компанії, яка використовувала право на безмитну торгівлю з Китаєм, отже, Індія перевозила на його територію опіум. Спроба китайського уряду припинити діяльність Ост-Індійської компанії призвела до катастрофи, а саме до так званої «опіумної війни», результатом якої стало поширення опіуму на всій території материка [1].