

**ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

Бабанін Сергій Володимирович

УДК 343.346

**КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ
ЧИННИХ НА ТРАНСПОРТІ ПРАВИЛ**

12.00.08 – кримінальне право та кримінологія;
кримінально-виконавче право

Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук

Дніпропетровськ – 2008

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Дніпропетровському державному університеті внутрішніх справ Міністерства внутрішніх справ України

Науковий керівник –

доктор юридичних наук, професор

Мисливий Володимир Андрійович,

Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ,

проректор з наукової роботи

Офіційні опоненти:

доктор юридичних наук, доцент

Фесенко Євген Володимирович,

Академія адвокатури України,

завідувач кафедри кримінального та адміністративного права;

кандидат юридичних наук, доцент

Вартилецька Інна Анатоліївна,

Київський національний університет внутрішніх справ,

професор кафедри кримінального права

Захист відбудеться “__” _____ 2008 р. о “__” годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 08.727.02 Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ за адресою: 49005, м. Дніпропетровськ, просп. Гагаріна, 26.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ (м. Дніпропетровськ, просп. Гагаріна, 26)

Автореферат розісланий “__” _____ 2008 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради



С.М. Школа

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Розбудова в Україні правової держави передбачає створення соціально обумовленого, чітко визначеного правового підґрунтя юридичної, і, зокрема, кримінальної відповідальності. Вирішення цієї проблеми є завданням кримінального права, яке, поряд з питаннями загальної теорії, досліджує ефективність норм, що передбачають відповідальність за вчинення окремих злочинів.

Сучасна наука кримінального права повинна приділяти більше уваги дослідженню суспільно небезпечних діянь, що вчиняються з необережності, і серед них, злочинам проти безпеки руху та експлуатації транспорту, оскільки шкода від них суспільству постійно зростає. При цьому єдина транспортна система – найважливіший сектор господарства країни – відчуває внаслідок цих злочинних посягань суттєву дезорганізацію, травмування і загибель людей, заподіяння величезних матеріальних збитків, небезпечних екологічних та інших тяжких наслідків.

Лише за останні два роки на майже усіх видах транспорту (залізничному, водному, повітряному, автомобільному) сталися найнебезпечніші резонансні катастрофи: зі столичним експресом „Дніпропетровськ-Київ”, перекидання цистерн вантажного потягу з витоком і загорянням жовтого фосфору, що спричинило отруєння довкілля і людей у Львівській області, загибель морських суден і людей та екологічне забруднення Азовського моря в Керченській протоці, аварії гелікоптерів з людськими жертвами на Чорному морі, загибель понад 17 тисяч людей в дорожньо-транспортних пригодах.

Отже, кримінально-правова охорона чинних на транспорті правил безпеки руху та експлуатації транспорту набуває особливої актуальності. Кримінально-правові проблеми злочинів і правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту були предметом дослідження вітчизняних вчених О.О. Балобанова, В.І. Борисова, С.В. Гізімчука, В.С. Гуславського, В.В. Доненка, В.І. Касинюка, З.Г. Корчевої, О.М. Котовенка, В.А. Мисливого, О.В. Негодченка, О.М. Опальченка, В.М. Прусса, В.П. Тихого та інших. У витоки, а також серед сучасних досліджень цієї проблематики знаходяться фундаментальні наукові праці відомих російських вчених 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.

Разом з цим, наукові праці вказаних авторів стосувалися злочинних порушень правил безпеки руху та експлуатації транспорту, що вчиняються на окремих видах транспорту (ст. 77, 78, 215-215⁵ КК України 1960 р., ст. 276, 286-288 КК України 2001 р.).

Однак, у транспортній системі держави вчиняються й інші злочинні порушення правил безпеки, що спричиняють тяжкі наслідки, які, незалежно від виду транспорту (залізничного, водного, автомобільного тощо), кваліфікуються за однією кримінально-правовою нормою – ст. 291 КК України „Порушення чинних на транспорті правил”. В останні роки спостерігається тенденція до збільшення кількості вчинюваних злочинів, передбачених цією нормою. Так, у

2002 р. в Україні зареєстровано 46 таких злочинів, 2003 р. – 59, 2004 р. – 41, 2005 р. – 60, 2006 р. – 91, 2007 р. – 170.

Дослідженню проблем кримінальної відповідальності за порушення чинних на транспорті правил суб'єктами зазначеної норми присвячені кандидатські дисертації І.В. Скирського (м. Москва, 1985 р.), Н.І. Смаля (м. Москва, 1992 р.). На теренах незалежної України питання кримінальної відповідальності за порушення чинних на транспорті правил не досліджувалися.

Чимало суперечливих моментів постає в доктрині при вирішенні необхідності криміналізації порушень правил на транспорті залежно від виду транспорту та приналежності особи до працівників транспорту або до приватних осіб; неоднозначно вирішується питання, про які саме чинні на транспорті правила йдеться у ст. 291 КК України; поява нових транспортних засобів (наприклад, скутерів, гідромотоциклів, веломобілів та ін.) викликає потребу обґрунтування кваліфікації порушень правил безпеки їх руху; вимагають наукового осмислення і встановлені у санкції ст. 291 КК та інших статтях про злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту види та розміри покарань, зокрема їх співрозмірність із суспільною небезпечністю наслідків порушень правил безпеки на транспорті.

Актуальність і практична значущість дисертаційного дослідження обумовлюється також застосуванням нового кримінального законодавства (КК України 2001 року), напрацюванням матеріалів сучасної теорії та практики кваліфікації транспортних злочинів.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Протидія злочинам у сфері безпеки функціонування транспортної системи – постійний напрямок діяльності органів внутрішніх справ, пріоритетна проблема науково-дослідної роботи навчальних закладів і наукових установ МВС України. Праця ґрунтується на положеннях Комплексної програми профілактики правопорушень на 2007-2009 роки, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 20.12.2006 р. № 1767, та відповідає “Пріоритетним напрямом наукових та дисертаційних досліджень, які потребують першочергового розроблення і впровадження в практичну діяльність органів внутрішніх справ, на період 2004-2009 років”, затвердженим наказом МВС України від 05.07.2004 р. № 755; „Пріоритетним напрямом розвитку правової науки на 2005-2010 рр.”, рекомендованим відділенням кримінально-правових наук Академії правових наук України; пункту 3.33 Плану науково-дослідної роботи Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ на 2008 рік. Тема дисертаційного дослідження затверджена на засіданні Вченої ради Національного університету внутрішніх справ (нині – Харківський національний університет внутрішніх справ) 23.03.2001 р., протокол № 3.

Мета і завдання дослідження. Метою дослідження є наукове обґрунтування кримінальної відповідальності за порушення чинних на транспорті правил та створення удосконаленої моделі норми, що встановлює кримінальну відповідальність за цей злочин; вироблення науково

обґрунтованих рекомендацій щодо вдосконалення відповідних положень законодавства та практики його застосування.

Цій меті підпорядковані такі завдання дослідження:

- визначення стану наукової розробленості проблеми в теорії кримінального права;
- розгляд генезису кримінально-правових норм щодо відповідальності за порушення чинних на транспорті правил;
- аналіз кримінального законодавства зарубіжних країн щодо кримінально-правової заборони порушень чинних на транспорті правил безпеки руху та експлуатації транспорту;
- порівняння вищезазначеного законодавства та надання пропозицій щодо його гармонізації;
- здійснення правового аналізу підстав криміналізації порушень чинних на транспорті правил;
- кримінально-правова характеристика складу злочину, пов'язаного з порушенням чинних на транспорті правил;
- встановлення елементів подібності й відмінності норми про відповідальність за порушення чинних на транспорті правил з іншими нормами про транспортні злочини, відмежування суміжних складів злочинів;
- визначення проблемних питань покарання за порушення чинних на транспорті правил;
- розробка пропозицій для вдосконалення кримінального законодавства України, а також рекомендацій щодо практичного застосування кримінально-правових норм про транспортні злочини, передбачені КК України.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини у сфері кримінально-правової охорони безпеки руху та експлуатації транспорту.

Предмет дослідження – кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил.

Методи дослідження. Основним методом, використаним у дослідженні, є діалектичний метод наукового пізнання, який дозволив проаналізувати законодавство та практику його застосування щодо кримінальної відповідальності за порушення чинних на транспорті правил. Поряд з ним застосовувався ряд наукових методів тією мірою, якою вони адекватні об'єкту, предмету та завданням дослідження. Зокрема, використовувались такі методи: історико-правовий (застосовувався при аналізі генезису норми про кримінальну відповідальність за порушення чинних на транспорті правил - підрозділ 1.1); системно-структурний (дозволив провести комплексне дослідження проблем кримінальної відповідальності за порушення чинних на транспорті правил - підрозділи 2.1–2.4, 3.1); формально-догматичного аналізу, за допомогою якого здійснено доктринальне тлумачення відповідних кримінально-правових норм про транспортні злочини, у процесі якого було використано різні способи тлумачення: систематичний, граматичний, історичний, логічної інтерпретації (підрозділи 2.1–2.4); порівняльно-правовий (аналіз кримінально-правових норм про порушення чинних на транспорті правил окремих зарубіжних країн:

Азербайджанської Республіки, Грузії, Данії, Естонської Республіки, Нідерландів, Республіки Білорусь, Республіки Болгарія, Республіки Польща, Російської Федерації, Швейцарії та ін. - підрозділи 1.1, 3.1, 3.2); логіко-семантичний (дослідження та поглиблення понятійного апарату стосовно теми дослідження - підрозділи 2.1–3.2); конкретно-соціологічний та статистичний (анкетування практичних працівників ОВС, узагальнення практики застосування ст. 291 КК – підрозділи 1.2–3.1).

Емпіричну основу дослідження склали показники статистичної звітності МВС України за 2002-2007 рр., дані вибіркового вивчення 108 кримінальних справ щодо порушень чинних на транспорті правил за період 1998-2007 рр., розглянутих місцевими судами Дніпропетровської, Запорізької, Харківської областей, АР Крим, а також 423 матеріали, за якими відмовлено у порушенні кримінальних справ. У роботі використано статистичні дані ДАІ та ГСУ МВС України, судові огляди та інші документи за темою дослідження, результати проведеного опитування 143 слідчих органів внутрішніх справ України щодо питань відповідальності за порушення чинних на транспорті правил.

У ході дослідження вивчено й використано різноманітні джерела: монографії, підручники, коментарі, автореферати дисертацій та інші наукові публікації; кримінальне законодавство; слідчу, судову і прокурорську практику стосовно злочинів проти безпеки руху на транспорті в Україні та за кордоном; кримінальне законодавство інших країн.

Правову основу дослідження становлять: Конституція України, кримінальне та інше законодавство України й зарубіжних країн, нормативно-правові акти Президента України, Кабінету Міністрів України, галузеві нормативні акти, що регулюють відносини у сфері безпеки функціонування транспорту. Складовою дослідження є також постанови Пленуму Верховного Суду Союзу РСР, Пленуму Верховного Суду України, рішення Верховного Суду Російської Федерації та інших країн.

У процесі підготовки дисертації поряд з роботами з кримінального права використовувалась філософська, соціологічна, кримінологічна, криміналістична, кримінально-процесуальна, технічна й інша література за темою дослідження.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що вперше в Україні на монографічному рівні проведено комплексне дослідження кримінальної відповідальності за порушення чинних на транспорті правил. Дослідження здійснено на основі КК України 2001 року та результатів сучасних наукових праць у теорії кримінального права. Найбільш важливими теоретичними висновками і практичними положеннями, які відображають їх новизну, є такі:

вперше:

- визначено тенденції розвитку кримінальної відповідальності за порушення чинних на транспорті правил у вітчизняному кримінальному законодавстві, у тому числі: основні етапи цього розвитку, характер диспозиції, види охоронюваного нормою транспорту та покарання за цей злочин;

- запропоновано нову класифікацію транспортних засобів на автомобільному транспорті щодо їх розподілу на моторні, маломоторні

(приводяться в рух за допомогою двигуна, робочий об'єм якого не перевищує 50 куб. см, або електродвигуна потужністю до 3 кВт) та безмоторні, яка дозволяє їх більш чітко визначення та універсальне застосування у нормативних актах, що використовуються при кваліфікації злочинів, пов'язаних з порушенням чинних на транспорті правил;

– обґрунтовано, що порушення чинних правил безпеки руху на пасажирських канатних дорогах та підйомниках у разі заподіяння суспільно небезпечних наслідків тягне відповідальність за ст. 291 КК;

– пропонується диференціювати відповідальність за злочини, передбачені ст. 291 КК, залежно від визначених суспільно небезпечних наслідків: середньої тяжкості та тяжких тілесних ушкоджень, спричинення загибелі одного або декількох потерпілих, та передбачити у нормі три частини відповідно ступеня суспільної небезпеки вказаних наслідків;

– обґрунтовано доцільність встановлення покарання у виді позбавлення волі на певний строк за порушення чинних на транспорті правил лише у випадку спричинення загибелі одного чи більше потерпілих; додаткового покарання позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю у всіх без винятку санкціях норм про порушення правил безпеки на транспорті;

удосконалено:

– критерії криміналізації порушення чинних на транспорті правил, зокрема аргументовано доцільність декриміналізації діянь, пов'язаних зі спричиненням матеріальної шкоди в результаті зазначених порушень, оскільки такий наслідок не становить підвищеного ступеня суспільної небезпеки;

– поняття механічного транспортного засобу, під яким пропонується розуміти залізничний, морський, річковий, авіаційний, автомобільний або міський електричний транспортний засіб, що приводиться в рух за допомогою двигуна, робочий об'єм якого перевищує 50 куб. см, або електродвигуна потужністю понад 3 кВт, чи рівного за потужністю двигуна іншого виду (хімічного, газового, парового тощо);

– підходи щодо гармонізації норм, які регулюють суспільні відносини у сфері використання транспорту та передбачають відповідальність за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту, в тому числі запропоновано: внесення змін до Закону України “Про транспорт” від 10.11.94 р., у ч. 1 ст. 21 якого визначити, що до транспорту загального користування належать залізничний, морський, річковий, повітряний, дорожній та електричний транспорт; прийняття Закону України „Про водний транспорт”; внесення змін до ч. 1 ст. 276 КК, диспозицію якої викласти у такій редакції: “Порушення працівником залізничного, водного, повітряного транспорту або метрополітену правил...”; внесення змін до ч. 2 ст. 281 КК, диспозицію якої сформулювати у такій редакції: “Ті самі діяння, якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або завдали великої матеріальної шкоди”;

– універсальність змісту постанови 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 р. № 14 шляхом внесення змін та доповнень, що стосуються питань кваліфікації злочинів, передбачених ст. 276, 281, 283, 291 КК;

- запропоновано прийняття єдиних правил користування, технічної експлуатації, руху поїздів на метрополітені та правил, що забезпечують рух пасажирських підвісних канатних доріг та фунікулерів;

дістало подальший розвиток:

- аргументація необхідності існування окремої кримінально-правової норми, що встановлює відповідальність за порушення правил безпеки на транспорті;

- визначення основного безпосереднього об’єкта порушення чинних на транспорті правил, під яким розуміються суспільні відносини, що забезпечують рух залізничного, водного, повітряного, автомобільного або електричного транспорту, а додатковими безпосередніми об’єктами є життя, здоров’я особи, власність;

- порівняльний аналіз вітчизняного та зарубіжного законодавства (КК Азербайджанської Республіки, Грузії, Данії, Естонської Республіки, Нідерландів, Республіки Білорусь, Республіки Болгарія, Республіки Польща, Російської Федерації, Швейцарії та ін.) щодо вказаного діяння, зокрема, стосовно визначення у нормах про порушення чинних на транспорті правил ознак суб’єктів цього злочину, форм вини, видів та розмірів покарання;

- поняття суб’єкта порушення чинних на транспорті правил, під яким розуміються пішоходи, пасажирів, погоничі тварин, особи, які керують усіма видами транспортних засобів залізничного, водного, повітряного, автомобільного або електричного транспорту чи є відповідальними за безпеку їх руху, крім випадків, передбачених ст. 276, 281, 286-288 КК.

Практичне значення одержаних результатів визначається пропозиціями стосовно доцільності внесення змін до кримінального законодавства України (*акт впровадження* Верховної Ради України № 103 від 29.02.2008 р.).

Крім того, результати, отримані при проведенні дослідження, використовуються:

- у *правозастосовній діяльності*: при вирішенні проблемних питань кваліфікації порушень правил безпеки руху та експлуатації транспорту (*акт впровадження* ГСУ МВС України від 05.03.2008 р.), а також у процесі вдосконалення відповідних положень постанов Пленуму Верховного Суду України;

- у *науковій діяльності*: при проведенні досліджень у сфері кримінального права та криминології;

- у *навчальному процесі*: при вивченні курсів Загальної та Особливої частин кримінального права України та спецкурсів, присвячених проблемам застосування кримінально-правових норм, а також кримінальній відповідальності за окремі види злочинів (*акт впровадження* Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ від 19.12.2007 р.).

Апробація результатів дисертації. Основні теоретичні положення та їх аргументація, рекомендації практичного характеру з удосконалення

кримінального законодавства, що містяться в дисертації, обговорені на засіданнях кафедри кримінального права та кримінології Харківського національного університету внутрішніх справ та кафедри кримінального права та кримінології Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ.

Основні теоретичні положення, висновки і пропозиції, які містяться в дисертації, доповідалися та обговорювалися на науково-практичних конференціях, семінарах та круглих столах: „Актуальні проблеми сучасної науки в дослідженнях молодих учених” (м. Харків, 2003 р.); „Актуальні проблеми кримінального і кримінально-процесуального законодавства та практики його застосування” (м. Хмельницький, 2003 р.); „Застосування кримінального законодавства органами внутрішніх справ: проблеми теорії і практики” (м. Дніпропетровськ, 2004, 2005, 2006, 2007 рр.); „Теоретичні та практичні проблеми організації досудового слідства” (м. Запоріжжя, 2005 р.); „Запорізькі правові читання” (м. Запоріжжя, 2005 р.); „Актуальні проблеми протидії злочинності в Україні” (м. Дніпропетровськ, 2007, 2008 рр.).

Публікації. Основні положення та висновки дисертаційного дослідження знайшли своє відображення у шести наукових статтях, п'ять із яких опубліковані у виданнях, визнаних ВАК України як фахові з юридичних наук, п'яти тезах виступів на наукових конференціях, науково-практичних семінарах та круглих столах, а також у науково-методичних рекомендаціях.

Структура дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, які об'єднують вісім підрозділів, висновків, додатків та списку використаних джерел. Загальний обсяг дисертації становить 187 сторінок, додатки – 26 сторінок, список використаних джерел, який охоплює 266 найменувань, – 25 сторінок.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** розкриваються актуальність теми, її зв'язок з науковими програмами, планами, темами, мета і завдання дослідження, його об'єкт, предмет та методи, наукова новизна одержаних результатів, їх практичне значення, вказані апробація та публікації результатів дисертації, її структура.

Розділ 1. „Соціальна обумовленість кримінальної відповідальності за злочини, пов'язані з порушенням чинних на транспорті правил” складається з двох підрозділів.

У *підрозділі 1.1. „Витоки та сучасний стан проблеми кримінально-правової охорони безпеки руху на транспорті”* проведені аналіз історичного розвитку кримінального законодавства України про порушення чинних на транспорті правил, порівняльний аналіз із сучасним законодавством окремих зарубіжних країн, що дозволяє зробити такі висновки.

Охорона безпеки руху транспорту кримінально-правовими засобами відома вітчизняному законодавцю з часів появи на території нинішньої України перших писемних нормативних актів, що встановлювали злочинність діяння.

Можна виділити два етапи розвитку законодавчих конструкцій диспозицій

норм про злочинне порушення правил безпеки на транспорті. Для першого етапу характерні комбіновані (описово-бланкетні) диспозиції – до 1922 р.; для другого етапу – бланкетні диспозиції – з 1922 р. до теперішнього часу.

Національне законодавство диференційовано підходило до кримінально-правової охорони функціонування різних видів транспорту залежно від їх розвитку і, відповідно, залежно від зростання суспільної небезпеки порушення правил безпеки руху на цих видах транспорту. КК України 2001 р. містить ст. 291, яка є певною мірою „резервною” відносно інших норм, що встановлюють відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту, оскільки передбачає відповідальність за порушення чинних на транспорті правил, не охоплених іншими складами злочинів.

Сучасне законодавство країн світу, фактично, не має чітко визначеної одноманітної системи норм щодо охорони безпеки руху та експлуатації транспорту.

Подальше вдосконалення норм про транспортні злочини в законодавстві України має обов'язково враховувати історичний досвід національного законодавця та досвід законодавчої практики зарубіжних країн.

У підрозділі 1.2. „Соціальна обумовленість кримінальної відповідальності за порушення чинних на транспорті правил” автор підтримує загальновідому класифікацію факторів, які обумовлюють обсяг, характер та способи криміналізації порушень чинних на транспорті правил, до яких належать: а) розвиток суспільних відносин у сфері використання нових видів транспортних засобів як джерел підвищеної небезпеки; б) необхідність кримінально-правового захисту цих відносин; в) поява нових видів суспільно небезпечних діянь, які посягають на безпеку функціонування транспортних засобів; г) високий ступінь суспільної небезпеки таких діянь, що виражається насамперед у спричиненні шкоди здоров'ю та життю людини; д) відносна розповсюдженість посягань на безпеку функціонування транспорту, їх типовість та можливість впливу на них кримінально-правовими засобами; є) несприятливий стан та динаміка транспортних правопорушень у країні; ж) наявність у сфері транспортних правопорушень широкого кола нормативно закріплених правил безпеки; з) наявність системи соціального контролю, яка дозволяє виявляти факти порушень таких правил, і системи кримінальної юстиції, спроможної реагувати на них.

Діяння, пов'язані зі спричиненням або можливістю спричинення великої матеріальної шкоди внаслідок порушення чинних на транспорті правил, не становлять підвищеного ступеня суспільної небезпеки, а отже не підлягають криміналізації. Це положення підтверджується судовою практикою (серед вивчених кримінальних справ лише одна була пов'язана із заподіянням великої матеріальної шкоди); даними опитування – 81,1 % респондентів заперечують доцільність криміналізації цих діянь.

Підхід, використаний законодавцем у чинному КК України, згідно з якими поряд з нормами, що відображають специфіку конкретних суспільно небезпечних діянь у сфері охорони безпеки руху та експлуатації транспорту,

передбачено кримінально-правову норму, яка встановлює відповідальність за порушення чинних на транспорті правил, слід вважати цілком обґрунтованим.

Потреби у криміналізації діянь, що створюють небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків при порушенні чинних на транспорті правил, немає, оскільки такі діяння можна ефективно попередити і без застосування кримінально-правових засобів.

Одними з причин низької ефективності застосування ст. 291 КК є використання законодавцем при конструюванні диспозиції норми оціночного поняття, відсутність диференціації відповідальності за цей злочин залежно від спричинених суспільно небезпечних наслідків, а тому вона потребує подальшого вдосконалення.

Розділ 2. „Кримінально-правовий аналіз порушень чинних на транспорті правил” складається із чотирьох підрозділів.

У підрозділі 2.1. *„Об’єкт порушень чинних на транспорті правил”* обґрунтовується, що основним безпосереднім об’єктом цього злочину є суспільні відносини, які забезпечують рух залізничного, водного, повітряного, автомобільного або електричного транспорту.

Спрямованість суспільних відносин щодо забезпечення руху вказаних видів транспорту дозволяє виділити у аналізованому складі злочину додаткові безпосередні об’єкти: життя, здоров’я особи, власність.

При визначенні, чи є ст. 291 КК предметним злочином, слід виходити з наявності у даній кримінально-правовій нормі посилання на певну річ матеріального світу з властивостями суспільних відносин, які зазнають або ставляться під загрозу негативних змін унаслідок суспільно небезпечного посягання. Буквальне тлумачення диспозиції ст. 291 КК дозволяє зробити висновок, що законодавець не виділяє в цій нормі предмет як обов’язкову ознаку злочину.

Транспортні засоби у ст. 291 КК України слід розглядати як ознаку предмету суспільних відносин, охоронюваних цією нормою, і до них необхідно віднести механічні та немеханічні транспортні засоби таких видів: залізничного (рухомий склад – локомотиви, тепловози, вагони всіх видів, моторейковий транспорт тощо); повітряного (літаки, гелікоптери); морського та річкового (судна: вітрильні, моторні (водні мотоцикли, катери, моторні човни), малі судна, пороми, плавучі засоби, баржі); автомобільного (вантажні та легкові автомобілі, автобуси, причіпи, напівпричіпи, трактори й інші самохідні машини, всюдиходи, аеросани, амфібії тощо), у тому числі мотоциклетного (мотоцикли, мопеди, моторолери, мотоколяски), іншого дорожнього транспорту (гужовий – вози, сани; велосипедний – велосипеди, веломобілі); міського електротранспорту (трамваї, тролейбуси, фунікулери, канатні дороги, електровізки та тягачі).

Серед вивчених у процесі дослідження кримінальних справ 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.

З метою подальшого вдосконалення та уніфікації нормативних актів, які використовуються при кваліфікації злочинів, пов'язаних з порушенням чинних на транспорті правил, пропонується законодавчо закріпити таку класифікацію транспортних засобів на автомобільному транспорті: моторні, маломоторні (приводяться в рух за допомогою двигуна, робочий об'єм якого не перевищує 50 куб. см, або електродвигуна потужністю до 3 кВт) та безмоторні.

У підрозділі 2.2. „Об'єктивна сторона порушень чинних на транспорті правил” проведено аналіз об'єктивної сторони злочину, передбаченого ст. 291 КК. Обґрунтовано, що повна відмова від використання бланкетних диспозицій призведе до прогалин у законодавстві. Це положення стосується і порушень чинних на транспорті правил, оскільки необхідність використання при побудові диспозиції цієї норми відсилання до інших нормативно-правових актів пов'язана з постійним розвитком техніки, що тягне за собою періодичну зміну змісту правил безпеки на транспорті.

Діяння як ознака об'єктивної сторони злочину, передбаченого ст. 291 КК, може бути вчинене як шляхом дії – особа, на яку покладено правилами обов'язок утриматись від вчинення певної дії, вчиняє її, так і шляхом бездіяльності – невиконання або неналежне виконання обов'язкової дії, передбаченої вказаними правилами.

Стаття 291 КК не містить чіткого визначення правил, які забезпечують рух, що не сприяє її однозначному тлумаченню. 51,8 % опитаних респондентів вважають, що під правилами ст. 291 КК має на увазі лише Правила дорожнього руху; 15,4 % – Правила дорожнього руху та правила, чинні на водному транспорті; 29,4 % – правила, чинні на всіх без винятку видах транспорту; 3,5 % не відповіли на запитання. На наш погляд, ця норма встановлює відповідальність за порушення правил безпеки руху на залізничному, водному, повітряному, автомобільному та електричному транспорті.

Зазначена норма передбачає відповідальність за настання суспільно небезпечних наслідків, які сталися лише під час руху транспортного засобу. Але причини, внаслідок яких настала загибель людей або інші тяжкі наслідки, можуть виникнути як під час руху, так і до його початку.

Склад злочину, передбачений ст. 291 КК, матеріальний, тобто суспільно небезпечні наслідки є обов'язковою ознакою цього складу і момент закінчення злочину пов'язується з настанням: 1) загибелі людей; 2) інших тяжких наслідків, під якими розуміється заподіяння потерпілому тяжких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень, великої матеріальної шкоди. Законодавець, визначаючи суспільно небезпечним наслідком “загибель людей”, мав на увазі загибель хоча б однієї людини, а множинне число використав для того, щоб охопити все невизначене коло можливих випадків. Що стосується заподіяння тілесних ушкоджень, то зазначимо, що загальна норма – ст. 128 КК встановлює відповідальність за необережне тяжке або середньої тяжкості тілесне ушкодження. Кримінальна ж відповідальність за необережне легке тілесне ушкодження взагалі відсутня. Саме тому “легке” тілесне ушкодження не може виступати “тяжким” наслідком ст. 291 КК.

Велика матеріальна шкода – оціночне поняття. Законодавець не дає визначення мінімального розміру матеріальної шкоди, внаслідок спричинення якої настає кримінальна відповідальність за ст. 291 КК. Звернення до розділу VI КК “Злочини проти власності” показує, що у ньому немає норми, яка встановлювала б кримінальну відповідальність за необережне пошкодження майна без спричинення якихось інших тяжких наслідків. На наш погляд, велика матеріальна шкода не повинна визнаватись тим суспільно небезпечним наслідком, у разі спричинення якого настає кримінальна відповідальність за ст. 291 КК. У випадках пошкодження вантажу, транспортного засобу і т.п. повинні застосовуватися засоби адміністративної та цивільної відповідальності.

Причинний зв’язок у складі злочину, передбаченого ст. 291 КК України, характеризується тим, що суспільно небезпечне діяння, вчинюване суб’єктом цього злочину, є безпосередньою і достатньою причиною настання суспільно небезпечних наслідків. При цьому цей необхідний причинний зв’язок може бути як безпосереднім, так і опосередкованим.

У підрозділі 2.3. „Суб’єкт порушень чинних на транспорті правил” визначено, що суб’єктом аналізованого злочину є фізична осудна особа, якій на момент його вчинення виповнилося 16 років. Проте слідча та судова практика вимагають встановлення у особи, яка порушила чинні на транспорті правила, додаткових ознак, які не є обов’язковими для кваліфікації діяння, але визначають цю особу суб’єктом ст. 291 КК України, а не іншого злочину. Аналіз додаткових ознак дозволяє сказати, що до таких суб’єктів належать: пішоходи, пасажери, погоничі тварин, особи, які керують всіма видами транспортних засобів залізничного, водного, повітряного, автомобільного або електричного транспорту чи є відповідальними за безпеку їх руху, крім випадків, передбачених ст. 276, 281, 286-288 КК (водії мопедів, скутерів, робочий об’єм двигуна яких не перевищує 50 куб. см, гідромотоциклів, працівники пасажирських підвісних канатних доріг та підйомників тощо).

Вивчення судової практики показує, що до кримінальної відповідальності за порушення чинних на транспорті правил у 97 % випадків притягувались особи чоловічої статі. За категоріями особи, що вчинили вказані порушення, розподілились наступним чином: водії малих суден – 29, 6 %; водії мопедів – 25, 9 %; водії велосипедів – 21, 3 %; пішоходи – 14, 8 %; водії гужових повозок – 4, 6 %; погоничі тварин – 3, 7 %.

Крім того, у підрозділі запропоновано внесення змін та доповнень до окремих нормативно-правових актів: 1) до КК України, ч. 1 ст. 276 якого доцільно, на наш погляд, викласти у такій редакції: “Порушення працівником залізничного, водного, повітряного транспорту або метрополітену правил...”; 2) до Правил дорожнього руху України, в які пропонується ввести окреме поняття „особи, яка виконує роботи на дорозі” та відповідний розділ, який би регламентував права та обов’язки цих осіб.

У підрозділі 2.4. „Суб’єктивна сторона порушень чинних на транспорті правил” вказано, що диспозиція ст. 291 КК не визначає форми вини, а також як обов’язкові ознаки мотиви та мету цього злочину. Обґрунтовується, що

порушення чинних на транспорті правил не належить до злочинів зі змішаною (подвійною, складною) формою вини. На наш погляд до злочинів із вказаною виною відносяться лише такі матеріальні склади: 1) в яких діяння саме по собі без спричинених наслідків є закінченим злочином; 2) які мають два види якісно відмінних за характером і ступенем суспільної небезпечності злочинних наслідки одних і тих же дій винної особи та її різне психічне ставлення до кожного з цих наслідків.

Порушення чинних на транспорті правил не відноситься до жодного з наведених видів злочинів, оскільки саме по собі порушення правил є адміністративним правопорушенням, а не злочином.

Однією з різниць між нормою, передбаченою ст. 291 КК України, та загальними нормами, що встановлюють відповідальність за необережне спричинення суспільно небезпечних наслідків, є відмінність законодавчого конструювання диспозицій цих кримінально-правових норм. Так, диспозиція ст. 291 КК містить вказівку на конкретне діяння – порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух, а у загальних нормах поняття діяння винесене за межі диспозицій. Суттєвої різниці між психічним ставленням особи до вчинюваної дії чи бездіяльності та її наслідків у зазначених злочинах немає, тому аналізований злочин може бути вчиненим лише з необережною формою вини.

При вчиненні порушення чинних на транспорті правил мотив та мета поведінки особи на кваліфікацію не впливають, проте потребують обов'язкового встановлення під час проведення слідства та судового розгляду (як і вид необережної форми вини: злочинна самовпевненість чи злочинна недбалість) для подальшої індивідуалізації кримінальної відповідальності.

Розділ 3. „Покарання за порушення чинних на транспорті правил та вдосконалення кримінально-правової охорони безпеки руху транспорту” складається з двох підрозділів.

У підрозділі 3.1. „Покарання за порушення чинних на транспорті правил” проведений порівняльний аналіз видів покарань, передбачених санкцією ст. 291 КК, з видами та розмірами покарань у близьких за своїми об'єктивними та суб'єктивними ознаками складах злочинів: ст. 119, 128, 276, 281, 283, 286-288, а також з покараннями за аналогічні діяння, передбаченими КК України 1960 р., дає підстави визнати відсутність у цих нормах чітких критеріїв їх встановлення. Близько 35 % складів злочинів, що передбачають відповідальність за порушення правил на транспорті, відноситься до тяжких (ч. 2 ст. 276, ч. 2 ст. 283, ч. 2 ст. 286 КК) та особливо тяжких (ч. 3 ст. 276, ч. 3 ст. 281, ч. 3 ст. 286 КК). Але, на наш погляд, віднесення необережних злочинів (навіть таких, що спричинили тяжкі суспільно небезпечні наслідки) до особливо тяжких є досить спірним, оскільки моральні та психологічні якості переважної більшості осіб, що вчиняють необережні злочини, дозволяють застосовувати до них менш суворі заходи кримінального покарання, ніж до осіб, винних в умисному заподіянні шкоди. Відтак встановлення великих розмірів строків позбавлення волі для необережних злочинів не є виправданим.

Звертається увага на необхідність у аналізованих складах встановлення

такого додаткового покарання, як позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю.

Пропонуються підходи, згідно з якими, на наш погляд, доцільно було б встановлювати на законодавчому рівні покарання за вчинення порушень правил безпеки на транспорті: 1) диференціація видів та розмірів покарань у різних частинах норми залежно від тяжкості суспільно небезпечних наслідків; 2) застосування покарання у виді позбавлення волі на певний строк лише у злочинах, що передбачають відповідальність за спричинення загибелі однієї чи більше осіб; строк цього покарання не повинний перевищувати десяти років; 3) у злочинах невеликої та середньої тяжкості всі без винятку санкції повинні містити кілька видів основних покарань, що надасть більших можливостей індивідуалізації відповідальності залежно від діапазону ступеня суспільної небезпеки злочину або майнових можливостей злочинця; 4) санкції всіх частин норми повинні містити як додаткове покарання позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю.

Чинна редакція ст. 291 КК України частково відповідає запропонованим підходам. Так, санкція цієї норми містить чотири види основних покарань; максимальний розмір такого покарання, як позбавлення волі на певний строк, становить п'ять років. Серед вивчених кримінальних справ цей вид покарання за розмірами строків призначався наступним чином: від 1-го до 2-х років – 59 %, від 2-х до 3-х років – 41 %. Призначення позбавлення волі за розглядуваним злочин на строк понад три роки нами не зафіксовано.

Широкий діапазон ступеня суспільної небезпеки (від заподіяння великої матеріальної шкоди до загибелі двох і більше людей) аналізованої норми за наявності декількох основних покарань різних за своєю суворістю не створює передумов для формування усталеної судової практики при вирішенні питань призначення покарання залежно від спричинених наслідків та ознак винної особи.

Також, санкція вказаної норми не містить як додаткове покарання позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю, що не сприяє виконанню загально- та спеціальнопревентивних функцій.

У підрозділі 3.2. „Удосконалення кримінально-правової охорони безпеки руху транспорту” пропонується внесення змін до кримінального законодавства України, зокрема, до ст. 291 КК. Основними положеннями, які доцільно використати при вдосконаленні цієї норми, є: 1) диференціація відповідальності залежно від визначених суспільно небезпечних наслідків: середньої тяжкості, тяжких тілесних ушкоджень, спричинення загибелі одного або декількох потерпілих та передбачення у нормі відповідно ступеня суспільної небезпеки вказаних наслідків трьох частин; 2) декриміналізація спричинення великої матеріальної шкоди при порушенні чинних на транспорті правил; 3) визначення у диспозиції норми ознак суб'єкта цього злочину.

Пропонується ст. 291 КК викласти у такій редакції:

„Стаття 291. Порушення правил безпеки на транспорті

1. Порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту учасником руху, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, -

карається штрафом до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадськими роботами на строк до двохсот сорока годин, або арештом на строк до шести місяців, з позбавленням права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю на строк до трьох років або без такого.

2. Ті самі діяння, якщо вони спричинили смерть потерпілого або заподіяли тяжке тілесне ушкодження, -

караються обмеженням волі на строк до п'яти років, або позбавленням волі на той самий строк, з позбавленням права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю на строк до трьох років або без такого.

3. Діяння, передбачені частиною першою цієї статті, якщо вони спричинили загибель кількох осіб, -

караються позбавленням волі на строк від трьох до п'яти років, з позбавленням права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю на строк до трьох років або без такого.

Примітка: Під учасниками руху в цій статті слід розуміти пішоходів, пасажирів, погоничів тварин, осіб, які керують всіма видами транспортних засобів залізничного, водного, повітряного, автомобільного або електричного транспорту або є відповідальними за безпеку їх руху, крім випадків, передбачених статтями 276, 281, 286-288.”

Також запропоновано внесення змін до ч. 1 ст. 276 КК, диспозицію якої викласти у такій редакції: “Порушення працівником залізничного, водного, повітряного транспорту або метрополітену правил...”; внесення змін до ч. 2 ст. 281 КК, диспозицію якої сформулювати у такій редакції: “Ті самі діяння, якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або завдали великої матеріальної шкоди”

Крім того у підрозділі запропоновано зміни та доповнення до постанови 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 р. № 14, що стосуються питань кваліфікації злочинів, передбачених ст. 276, 281, 283, 291 КК.

ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення і нове розв'язання конкретного наукового завдання, що виявляється у науковому обґрунтуванні кримінальної відповідальності за порушення чинних на транспорті правил та створенні вдосконаленої моделі норми, яка встановлює кримінальну відповідальність за цей злочин; виробленні науково обґрунтованих рекомендацій щодо вдосконалення відповідних положень законодавства та практики його застосування.

1. Проведений комплексний системний аналіз складу злочину, який містить ст. 291 КК, дає підстави для висновку, що використаний законодавцем у КК України підхід, згідно з якими передбачено окрему кримінально-правову норму, що встановлює відповідальність за порушення чинних на транспорті

правил, за наявності у КК виваженої кількості норм, які відображають специфіку конкретних суспільно небезпечних діянь у сфері охорони безпеки руху та експлуатації транспорту, є цілком обґрунтованим.

2. Ставлення законодавця до визначення ступеня суспільної небезпеки порушень правил безпеки на транспорті на різних історичних етапах було неоднозначним. Сьогодні кримінально караними є лише такі порушення вказаних правил, що призводять до настання або можливості настання суспільно небезпечних наслідків.

3. Порівняльний аналіз вітчизняного кримінального законодавства, яке встановлює відповідальність за порушення чинних на транспорті правил, із аналогічним законодавством зарубіжних країн дозволяє стверджувати, що охорона безпеки руху на транспорті кримінально-правовими засобами здійснюється у більшості країн світу. Проте у кримінальному праві цих країн не вироблено єдиних уніфікованих критеріїв криміналізації щодо встановлення відповідальності за порушення чинних на транспорті правил, що не сприяє ефективності боротьби з аварійністю на транспорті.

4. Конструювання диспозиції аналізованої норми як бланкетної слід визнати оптимальним і достатньо обґрунтованим, оскільки такий спосіб здатний забезпечити без внесення відповідних змін і доповнень сталий характер кримінального законодавства, тобто безпрогальність кримінально-правової охорони безпеки руху та експлуатації транспорту при порівняно швидкому вдосконаленні і, відповідно, зміні правил, чинних на транспорті. Зазначимо, що доцільність побудови диспозицій аналізованих норм як бланкетних є визнаною у більшості країн світу.

5. У роботі обґрунтовується думка, що спричинення великої матеріальної шкоди внаслідок порушення чинних на транспорті правил не становить підвищеного ступеня суспільної небезпеки, а тому підлягає декриміналізації. Цим діянням ефективно можна запобігати шляхом застосування більш оперативних, а тому у вказаних випадках більш доцільних, засобів адміністративного та цивільного права.

6. Тлумачення диспозиції ст. 291 КК дозволяє зробити висновок, що законодавець не виділяє у цій нормі предмет як обов'язкову ознаку злочину, оскільки не вказує у ній на речі матеріального світу. Транспортні засоби слід розглядати як ознаку предмета суспільних відносин, охоронюваних цією нормою. Найчастіше зазначені злочини вчиняються під час руху транспортних засобів автомобільного (автобуси, вантажні та легкові автомобілі), мотоциклетного (мотоцикли, мопеди, скутери, моторолери, мотоколяски), іншого дорожнього (велосипеди, гужові повозки), морського та річкового (водні мотоцикли, катери, моторні човни) транспорту.

Проте за аналізованою нормою необхідно кваліфікувати і випадки спричинення суспільно небезпечних наслідків у результаті порушення правил безпеки на залізничному, повітряному, електричному транспорті, зокрема, на пасажирських канатних дорогах та підйомниках.

З метою подальшого вдосконалення та уніфікації нормативних актів, які

використовуються при кваліфікації злочинів, пов'язаних з порушенням чинних на транспорті правил, пропонується законодавчо закріпити таку класифікацію транспортних засобів на автомобільному транспорті: моторні, маломоторні (приводяться в рух за допомогою двигуна, робочий об'єм якого не перевищує 50 куб. см, або електродвигуна потужністю до 3 кВт) та безмоторні.

7. Вбачається за доцільне класифікувати види транспорту за єдиним критерієм і внести зміни до ч. 1 ст. 21 Закону України „Про транспорт”, у якій визначити, що до транспорту загального користування відносяться залізничний, морський, річковий, повітряний, дорожній та електричний транспорт.

8. У роботі доведено, що під іншими тяжкими наслідками у ст. 291 КК маються на увазі спричинення потерпілому середньої тяжкості, тяжкого тілесного ушкодження, великої матеріальної шкоди. Обґрунтовується думка про доцільність обмеження використання оціночних понять при конструюванні кримінально-правових норм, а тому пропонується встановлення визначеного критерію визнання порушення чинних на транспорті правил злочинними – спричинення середньої тяжкості, тяжких тілесних ушкоджень потерпілому або загибелі людей.

9. Аналіз суб'єктивних ознак злочину, передбаченого ст. 291 КК, та практики її застосування дозволяє зробити висновок, що диспозиція вказаної норми не виділяє додаткових спеціальних (особливих) ознак суб'єкта цього злочину, а тому ним є фізична, осудна особа, яка досягла на момент вчинення злочину 16 років. До суб'єктів цього злочину належать: пішоходи, пасажери, погоничі тварин, особи, які керують всіма видами транспортних засобів залізничного, водного, повітряного, автомобільного або електричного транспорту чи є відповідальними за безпеку їх руху, крім випадків, передбачених ст. 276, 281, 286-288 КК.

10. Стаття 291 КК не визначає форми вини, а також як обов'язкові ознаки мотиви та мету цього злочину. Обґрунтовується, що порушення чинних на транспорті правил не належить до злочинів зі змішаною (подвійною, складною) формою вини. Як правило, саме по собі порушення чинних на транспорті правил є адміністративним правопорушенням, психічне ж ставлення особи до суспільно небезпечних наслідків цього діяння характеризується лише необережною формою вини у виді злочинної самовпевненості або злочинної недбалості. Встановлення мотивів та мети поведінки особи, що передували та були наявними безпосередньо під час вчинення цього діяння мають важливе значення для індивідуалізації кримінальної відповідальності та покарання.

11. Встановлення за спричинення різних за ступенем суспільної небезпеки наслідків однієї санкції не відповідає принципу справедливості і значно зменшує можливість гнучкого застосування покарання, тому пропонується передбачити у аналізованій нормі кваліфіковані склади злочинів. Дослідження кримінально-правових норм про відповідальність за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту дозволяє зробити висновок про відсутність єдиних критеріїв визначення покарання в санкціях цих статей. У роботі запропоновано підходи щодо оптимізації видів та розмірів покарань за вчинення порушень

правил безпеки на транспорті з урахуванням диференціації кримінальної відповідальності: передбачення у декількох частинах статті залежно від тяжкості суспільно небезпечних наслідків відповідних видів та розмірів покарань; покарання у виді позбавлення волі на певний строк повинно застосовуватись лише у злочинах, що спричиняють загибель однієї або більше осіб, і не перевищувати десяти років; у злочинах невеликої та середньої тяжкості всі без винятку санкції повинні містити кілька видів основних покарань залежно від діапазону ступеня суспільної небезпеки злочину або майнових можливостей злочинця; всі санкції повинні передбачати як додаткове покарання позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю.

12. У роботі запропоновано нову редакцію ст. 291 КК, при вдосконаленні якої використані такі положення: 1) диференціація відповідальності залежно від визначених суспільно небезпечних наслідків: середньої тяжкості, тяжких тілесних ушкоджень, спричинення загибелі одного або декількох потерпілих, та передбачення у нормі відповідно ступеня суспільної небезпеки вказаних наслідків трьох частин; 2) декриміналізація злочинів, пов'язаних із спричиненням великої матеріальної шкоди внаслідок порушення чинних на транспорті правил; 3) визначення у диспозиції норми ознак суб'єкта цього злочину.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ АВТОРОМ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Бабанін С.В. Витоки та сучасний стан проблеми кримінально-правової охорони безпеки руху на транспорті (ст. 291 КК України) / С.В. Бабанін // Вісник Національного університету внутрішніх справ. – 2002. – № 18. – С. 199–204.

2. Бабанін С.В. Деякі питання вдосконалення системи транспортних злочинів / С.В. Бабанін // Вісник Запорізького юридичного інституту. – 2003. – № 1. – С. 181–187.

3. Бабанін С.В. Вина при злочинному порушенні чинних на транспорті правил / С.В. Бабанін // Вісник Національного університету внутрішніх справ. – 2003. – № 22. – С. 126–131.

4. Бабанін С.В. Суб'єкт злочинного порушення чинних на транспорті правил / С.В. Бабанін // Науковий вісник Юридичної академії Міністерства внутрішніх справ. – 2003. – № 2. – С. 222–226.

5. Бабанін С.В. Порівняльний аналіз кримінального законодавства України, що встановлює відповідальність за порушення чинних на транспорті правил, із зарубіжним законодавством / С.В. Бабанін // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. Спеціальний випуск. – 2007. – № 1. – С. 42–47.

6. Бабанін С.В. Проблемні питання встановлення покарання за злочинні порушення чинних на транспорті правил / С.В. Бабанін // Вісник Запорізького національного університету. – 2006. – № 1. – С. 185–188.

7. Бабанін С.В. Удосконалення кримінального законодавства, регулюючого охорону безпеки руху на транспорті / С.В. Бабанін // Актуальні проблеми сучасної науки в дослідженнях молодих учених: наук.-практ. конф., 20 червня 2003 р.: тези доп. – Х., 2003. – С. 43–45.

8. Бабанін С.В. Проблеми практики застосування деяких норм про транспорті злочини / С.В. Бабанін // Актуальні проблеми кримінального, кримінально-процесуального законодавства та практики його застосування: Регіональний круглий стіл, 21-22 лютого 2003 р.: тези доп. – Хмельницький, 2003. – С. 121–124.

9. Бабанін С.В. Проблеми кваліфікації порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК України) на досудовому слідстві / С.В. Бабанін // Теоретичні та практичні проблеми організації досудового слідства. Частина 2: Всеукраїнська наук.-практ. конф., 20-21 травня 2005 р.: тези доп. – Запоріжжя, 2005. – С. 3–6.

10. Бабанін С.В. Кваліфікація злочинів з бланкетними диспозиціями в діяльності слідчих підрозділів ОВС (ст. 291 КК України) / С.В. Бабанін // Юриспруденція ХХІ століття: теорія і практика: збірник тез. – Дніпропетровськ: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2008 – С. 129–131.

11. Бабанін С.В. Проблеми диференціації кримінальної відповідальності за порушення чинних на транспорті правил / С.В. Бабанін // Актуальні проблеми протидії злочинності в Україні: наук.-практ. семінар, 21 березня 2008 р.: тези доп. – Дніпропетровськ, 2008. – С. 52–54.

12. Бабанін С.В. Кваліфікація злочинних порушень чинних на транспорті правил: Науково-методичні рекомендації / С.В. Бабанін. – Дніпропетровськ: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2007. – 12 с.

АНОТАЦІЇ

Бабанін С.В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та криминологія; кримінально-виконавче право. – Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ. – Дніпропетровськ, 2008.

Дисертація присвячена дослідженню актуальних проблем встановлення кримінальної відповідальності за порушення чинних на транспорті правил.

Розглянуто витoki та сучасний стан проблеми кримінально-правової охорони безпеки руху на транспорті; розкрито соціальну обумовленість кримінально-правової відповідальності за порушення чинних на транспорті правил; здійснено комплексний системний аналіз складу злочину, що передбачає відповідальність за порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК); розкрито його юридичний зміст; актуалізовано проблемні питання встановлення покарання за порушення чинних на транспорті правил.

Внесено пропозиції щодо основних напрямів удосконалення кримінального законодавства, що встановлює відповідальність за порушення чинних на транспорті правил та покарання за них.

Ключові слова: кримінальна відповідальність, транспорт, безпека руху та експлуатації транспорту, чинні на транспорті правила, покарання.

Бабанин С.В. Уголовная ответственность за нарушение действующих на транспорте правил. – Рукопись.

Диссертация на соискание учёной степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.08 – уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право. – Днепропетровск, 2008.

Диссертация посвящена исследованию актуальных проблем установления уголовной ответственности за нарушение действующих на транспорте правил.

Рассмотрены истоки и современное состояние проблемы уголовно-правовой охраны безопасности движения на транспорте: определены подходы национального законодателя к уголовно-правовой защите разных видов транспорта, проведен сравнительный анализ уголовного законодательства Украины, устанавливающего ответственность за нарушение действующих на транспорте правил, с аналогичным законодательством отдельных зарубежных стран.

Раскрывается социальная обусловленность уголовно-правовой ответственности за нарушение действующих на транспорте правил: рассмотрены основные факторы, обуславливающие объем, характер и способы криминализации указанного выше деяния. Использованный законодателем в УК Украины подход, согласно которого принято резервную уголовно-правовую норму, устанавливающую ответственность за нарушение действующих на транспорте правил, при наличии в УК определенного количества норм, отображающих специфику конкретных общественно опасных деяний в сфере охраны безопасности движения и эксплуатации транспорта, является полностью обоснованным.

Проведен комплексный системный анализ состава преступления, предусматривающего ответственность за нарушение действующих на транспорте правил (ст. 291 УК).

Законодатель не выделяет в данной норме предмет как обязательный признак этого преступления, так как не указывает в ней на предметы материального мира. Транспортные средства в ст. 291 УК следует рассматривать как предмет общественных отношений, охраняемых этой нормой.

В работе обосновывается мысль о целесообразности ограничения использования оценочных понятий в конструкциях составов преступлений, в связи с чем предлагается вместо словосочетания «иные тяжкие последствия» установить определенные критерии преступности нарушения действующих на транспорте правил – причинение средней тяжести, тяжких телесных повреждений, смерти людей.

Анализ субъективных признаков преступления, предусмотренного ст. 291

УК, и практики ее применения позволяет сделать следующие выводы: диспозиция данной нормы не выделяет дополнительных признаков субъекта этого преступления, поэтому им является физическое вменяемое лицо, достигшее 16 лет; психическое отношение лица к какому-либо из последствий нарушения правил на транспорте характеризуется неосторожной формой вины в виде преступной самонадеянности или преступной небрежности.

Внесены предложения возможного усовершенствования уголовного законодательства, устанавливающего ответственность за нарушение действующих на транспорте правил и наказание за их совершение. Так, предложено новую редакцию ст. 291 УК, при совершенствовании которой использованы следующие положения: 1) дифференциация ответственности в зависимости от определенных общественно опасных последствий: средней тяжести, тяжких телесных повреждений, смерти одного или нескольких потерпевших и установление в норме соответственно степени общественной опасности указанных последствий трех частей; 2) декриминализация причинения крупного материального ущерба вследствие нарушения действующих на транспорте правил; 3) определение в диспозиции нормы признаков субъекта данного преступления; 4) установление в санкциях всех частей в качестве дополнительного наказания лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью.

Ключевые слова: уголовная ответственность, транспорт, безопасность движения и эксплуатации транспорта, действующие на транспорте правила, наказание.

Babanin S.V. Criminal responsibility for violation of rules operating on transport. – Manuscript.

Dissertation for Candidate in Law degree in a speciality 12.00.08 - Criminal Law and Criminology; Criminal Executive Law. – Dnipropetrovs'k State University of Internal Affairs. – Dnipropetrovs'k, 2008.

The dissertation is devoted to research of actual problems of an establishment of the criminal responsibility for criminal infringement of rules operating on transport.

Sources and modern status of the problem of protection traffic safety on transport by criminal law are considered; social conditions of criminal liability of infringement of rules operating on transport is opened; the complex analysis of structure of a crime which provides responsibility for criminal infringement of rules operating on transport (item 291 Penal Code) is given; its legal maintenance is exposed; problem questions of an establishment of punishment for criminal infringements of rules operating on transport are elucidated.

The author in his work made offers concerning the basic directions of improvement of the criminal legislation which establishes a liability of infringement of rules operating on transport and punishment for them.

Key words: the criminal responsibility, transport, traffic safety and the transport operation, rules operating on transport, punishment.

Відповідальний за випуск –
кандидат юридичних наук, доцент *Лень В.В.*

Підп. до друку 28.05.2008 р. Формат 60×84/16. Гарнітура – Times. Друк RISO.
Ум.-друк. арк. 0,9. Тираж 100 прим. Замовлення А-48

Редакційно-видавничий відділ ДДУВС
49005, м. Дніпропетровськ, пр. Гагаріна, 26

