

як: фізичний, моральний розвиток, свободу дитини й матеріальні (майнові) права, які забезпечують неповнолітньому належні умови для нормального психофізичного розвитку й існування.

Л і т е р а т у р а :

1. Бандурка І. О. Чи потрібен в Особливій частині КК України окремий розділ про злочини проти сім'ї та дітей? / І. О. Бандурка // Актуальні проблеми кримінальної відповідальності: Матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 10-11 жовтня 2013 р. / Редкол.: В. Я. Тацій (голов. ред.), В. І. Борисов (заст. голов. ред.) та ін. – Харків: Право, 2013. – С. 399–401.
2. Гальцова В. В. Злочини проти сім'ї, прав та інтересів неповнолітніх у системі / В. В. Гальцова // Соціальна функція кримінального права: проблеми наукового забезпечення, законотворення та правозастосування: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 12-13 жовт. 2016 р. / редкол.: В. Я. Тацій (голов. ред.), В. І. Борисов (заст. голов. ред.) та ін. – Х.: Право, 2016. – С. 339–342.
3. Колесников С. В. Процес формування особистості неповнолітнього як об'єкт кримінально-правової охорони / С. В. Колесников // Вісник університету внутрішніх справ. – 1999. – Вип. 5. – С. 186–191.

УДК 343.346

ПУСТОВОЙТЕНКО Тетяна

ПИТАННЯ РОЗМЕЖУВАННЯ ЗЛОЧИНІВ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ З ІНШИМИ ЗЛОЧИНАМИ

При дослідженні будь-якого складу злочину особливу увагу необхідно приділяти його відмежуванню від суміжних складів злочинів, оскільки саме це дає можливість не тільки більш повно та всебічно дослідити елементи складу злочину, але й правильно кваліфікувати діяння винної особи.

Безпека руху та безпека експлуатації транспорту кримінально-правовою охороною забезпечуються не самі по собі. Так, вчинення злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту може спричинити шкоду у вигляді позбавлення життя, загрожувати власне здоров'ю, волі, безпеці людини, власності, екологічній безпеці. Шкода при вчиненні злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту може спричинятися і громадській безпеці, правам і законним інтересам підприємств, установ, організацій та громадян.

Злочини у сфері дорожнього руху необхідно відрізнати від інших діянь, пов'язаних з експлуатацією транспортних засобів. Судова практика виходить з того, що особа, яка керує трактором чи іншою самохідною машиною, може нести відповідальність за ст. 286 КК України у тому разі, коли транспортна подія пов'язана з порушенням правил безпеки руху і

експлуатації транспорту. Якщо ж особа порушила правила при проведенні певних робіт техніки безпеки чи інші правила охорони праці, хоч би ці порушення і були допущені під час руху машини, то дії винного слід кваліфікувати за статтями кодексу, що передбачають відповідальність за порушення цих правил, а у відповідних випадках – за злочини проти життя і здоров'я громадян, знищення або пошкодження майна [3, с. 400–404; 12, с. 80].

Злочини проти безпеки дорожнього руху відрізняються від інших тим, що транспортний засіб у процесі дорожнього руху не використовується для виконання нетранспортних робіт (лісозаготівля, буксирування чи виштовхування іншого транспортного засобу тощо). Травмування потерпілого під час ремонту машини або роботи її механізмів (підйому чи опускання кузова, стріли автокрана або «міксером» з бетонним розчином та інше) до цієї функції не відноситься. До ДТП не належать пригоди за участю тракторів чи інших самохідних машин у разі виробничих операцій за своїм призначенням (польові роботи, прокладання траншей тощо), а також пригоди, що сталися внаслідок: стихійного лиха; порушення водіями техніки безпеки і правил експлуатації транспортних засобів при відсутності водія за кермом (пуск двигуна з допомогою пускової рукоятки); зчеплення або розчеплення транспортних засобів від причепів; пожежі на транспортних засобах, що рухалися, виникнення яких не пов'язано з їх технічною несправністю.

Важливим є також наголосити на необхідності більш точного визначення юридичної природи вищезазначених діянь. Пропонуємо розмежувати зазначені діяння через оптимізацію норм, які в таких випадках конкурують зі ст. 286 КК України. У першу чергу слід удосконалити норму, яка передбачає вбивство через необережність (ст.119). Незважаючи на її модернізацію, законодавець не пішов далі передбачення кваліфікованого складу, ознаками якого є тяжкість суспільно небезпечних наслідків. Проте норма повинна передбачати діяння, пов'язані з позбавленням потерпілого життя через порушення правил безпеки при користуванні джерелами підвищеної небезпеки або загальнонебезпечними предметами. Доведено, що 47 % цих злочинів вчинюється саме у сфері дії джерел підвищеної небезпеки, і при цьому дії винних у 24 % проваджені даної категорії судами перекваліфіковуються [6, с. 10, 14; 55, с. 83-87].

Відмежуванню злочинів проти безпеки дорожнього руху від діянь, пов'язаних з порушенням вимог законодавства про охорону праці (ст. 271 КК України) сприятиме встановлення відповідальності за порушення зазначених вимог не тільки службовими особами, а й іншими працівниками.

Для кримінально-правової охорони безпеки дорожнього руху необхідно криміналізувати діяння осіб, діяльність яких безпосередньо впли-

ває на стан аварійності, суб'єктів, які здійснюють недоброякісний ремонт транспортних засобів та їх допуск в експлуатації, правовою базою якої має бути відповідний нормативний акт [4]. Така норма матиме превентивне значення, оскільки недоброякісний ремонт транспортних засобів та випуск їх в експлуатацію з технічними несправностями – явище поширене, але вся відповідальність фактично перекладається на водія.

Учасники дорожнього руху повинні враховувати реальний стан умов дорожнього руху. Потерпілими від суспільно небезпечних діянь, що розглядаються, в першу чергу є водії, які, відповідно до правил дорожнього руху, повинні дотримуватись безпечної швидкості, встановлених обмежень, враховувати інтенсивність руху, дорожню обстановку, метеорологічні умови, особливості вантажу, стан транспортного засобу, щоб мати змогу постійно контролювати його рух. В умовах недостатньої видимості обирати таку швидкість руху, за якої мати змогу зупинити транспорт у межах видимості.

У разі виникнення небезпеки для руху, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу чи безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди. Така можливість існує не завжди, тому відповідальність настає у випадку, коли дефекти дорожніх умов є наслідком порушення певних стандартів при будівництві (реконструкції, ремонті) дороги або неналежного її утримання, а водій мав можливість заздалегідь їх виявити і вжити відповідних заходів.

З розглядуванням питанням пов'язана ще одна проблема. Мова йде про кримінальну відповідальність особи, яка заподіяла шкоду життю чи здоров'ю під час керування транспортним засобом в лісі, полі, автосалоні чи внутрішніх територіях підприємств. Тобто йдеться про ті місця, на які, на нашу думку, формально не поширюються правила дорожнього руху. В цьому відношенні позиція в Постанові Пленуму Верховного Суду України 1972–2002 також викликає певні застереження. Так, зокрема, в п. 5 названої постанови вказується, що відповідальність за ст. 286 КК України настає незалежно від місця, де були допущені порушення правил безпеки дорожнього руху чи експлуатації транспорту, правил водіння або експлуатації машини (на магістралі, шосе, вулиці, залізничному переїзді, полі, території підприємства, у дворі тощо). Разом з тим, треба відзначити, що правила дорожнього руху регламентують поведінку учасників дорожнього руху на тих ділянках місцевості, які спеціально призначені для руху транспортних засобів. Очевидно, що поле, ліс, приміщення автосалонів тощо не можуть вважатися місцями, спеціально призначеними для руху транспортних засобів. Проте знову ж таки треба погодитися, що суспільна небезпека вчиненого діяння та його наслідків від цього не зменшується, адже мова йде про використання джерела підвищеної небезпеки. І

в цьому відношенні не має значення чи використовувався він відповідно до певних правил, чи ні [5, с. 13–17].

Таким чином, вважаємо, що є підстави для того, щоб зробити висновок про необхідність доповнення загальних складів злочинів проти життя та здоров'я, які передбачають заподіяння тілесних ушкоджень чи смерті, новою кваліфікуючою ознакою, яка би вказувала на заподіяння шкоди життю чи здоров'ю особи у зв'язку з використанням джерела підвищеної небезпеки. На нашу думку, така кваліфікуюча ознака поряд з кваліфікуючою ознакою, яка буде вказувати на порушення спеціальних правил безпеки, дозволить відмовитися від значної кількості спеціальних норм, в тому числі і норм, передбачених в Розділі XI Особливої частини КК України.

З урахуванням викладених положень можна дійти таких висновків. Охорона суспільних відносин у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту об'єктивно обумовлюється сучасною системою чинників, що включає діяльність: суб'єктів, відповідальних за безпечну експлуатацію транспортних засобів; суб'єктів, відповідальних за нагляд і контроль за безпекою дорожнього руху; суб'єктів, відповідальних за безпечну експлуатацію середовища руху; суб'єктів, відповідальних за зниження шкоди; суб'єктів – учасників дорожнього руху; транспортні засоби; зовнішнє середовище дорожнього руху. Домінуючим у цій системі залишається людський фактор.

Злочини проти безпеки дорожнього руху – окрема група суспільно небезпечних діянь, що посягають на суспільні відносини експлуатації транспортних засобів у сфері дорожнього руху.

Визначення безпосереднього об'єкта злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту дає підстави для їх класифікації за такими видами: злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, вчинювані особами, які керують транспортними засобами; злочини проти безпеки експлуатації транспорту у сфері дорожнього руху, вчинювані особами, відповідальними за експлуатацію транспорту; злочини проти безпеки дорожнього руху, вчинювані особами, відповідальними за дотримання безпечних умов середовища руху; злочини, пов'язані з порушенням чинних на транспорті правил; злочини, пов'язані з незаконним заволодінням транспортними засобами та вчиненням інших умисних дій, що дезорганізують його роботу.

У злочинах проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту суспільна небезпека діяння виникає не за рахунок самого по собі порушення правил безпеки дорожнього руху, а внаслідок порушень таких правил, що можуть потягти суспільно небезпечні наслідки. Отже, виходячи з цього діяння, суб'єкта, як початкового компонента вчинення злочину та прояву причинного зв'язку, мають визначати ознаки суспільної небезпеки та кримінальної протиправності.

Література:

1. Конституція України: прийнята 28 червня 1996 року на п'ятій сесії Верховної Ради України // Відомості Верховної Ради України. – 2016. – № 254к/96-ВР.
2. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2017. – № 2341-III.
3. Постанови Пленуми Верховного Суду України 1972-2002. – Офіц. вид. // За заг. ред. В.Т. Маляренка. – К.: А.С.К., 2003. – С. 400-404.
4. Правила надання послуг з технічного обслуговування і ремонту автомобільних транспортних засобів. Затв. наказом Міністерства транспорту України від 11 листопада 2002 року № 792.
5. Бурдін В.М. Деякі аспекти кримінальної відповідальності за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК України / Володимир Миколайович Бурдін // Новітні кримінально-правові дослідження. – 2016. – С. 13-17.
6. Гороховська О.В. Кримінальна відповідальність за вбивство через необережність: Автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.08 / Ін-т держави і права ім. Корещького. – К., 2003. – С. 10, 14.

УДК 343.57:34.05

СНЕГОВИЙ Владислав

ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ ЗАКОНОДАВСТВА ЩОДО ПРОТИДІЇ НАРКОТИЧНІЙ ЗЛОЧИННОСТІ В УКРАЇНІ ТА ОКРЕМИХ КРАЇНАХ ЄВРОПИ

Незаконний обіг наркотичних засобів та його організований сегмент – наркобізнес – у світі мають тенденцію до зростання і є одними з найнебезпечніших видів організованої злочинності. Їм притаманні транснаціональний характер, професіоналізм, висока технічна оснащеність злочинних угруповань, наявність власної розвідки й контррозвідки, володіння новітніми формами й методами протидії правоохоронним і судовим органам. Окрім цього, наркобізнес спричиняє збільшення кількості хворих на наркоманію, розростання корисливо-насилницької злочинності [6, с. 105].

Відповідно до санкцій за наркотичні злочини, які передбачені в законодавстві, країни поділяють на три групи:

Перша група – «група жорсткої політики». До цієї групи країн можна віднести Малайзію, Іран, Пакистан, Китай та ін., де боротьба ведеться найжорсткішими засобами, аж до смертної кари, і законодавство в частині, що стосується розповсюджувачів наркотиків, максимально посилено. Наприклад, в Ірані тільки за півтора року відповідно до Закону 1989 р. було публічно страчено понад тисячу осіб.

Друга група – «група жорсткого контролю». Для країн, які входять до цієї групи (Великобританія, Франція, Австрія та ін.), притаманним є те, що державними органами здійснюється жорсткий контроль за обігом