

злочинів слідчими та оперативними працівниками органів внутрішніх справ / за ред. П. В. Коляди. – К.: ГСУ МВС, 2001. – 240 с.

3. Руководство по расследованию пре ступлений: науч.-практ. пособие / [Аверьянова Т. В., Григорьев В. Н, Гриненко А. В. и др.]; отв. ред. Гриненко А. В. – [2-е изд., пересмотр. и доп.] – М.: Норма, 2008. – 768 с.

4. Турчин Д. А. Полевая криминалистика и ее практическое применение: науч.-практ. пособие / Д. А. Турчин, И. С. Чижикова; под ред. Е. Л. Ищенко. – М.: Юрлитинформ, 2006. – 144 с.

УДК 343.346.2

Баран М. В., студентка,
юридичний факультет, Львівський державний
університет внутрішніх справ, м. Львів
Науковий керівник: Парасюк Н. М., к.ю.н., доцент

КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВЕ ЗНАЧЕННЯ ВСТАНОВЛЕННЯ ЗМІСТУ БЕЗПОСЕРЕДНЬОГО ОБ'ЄКТА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ (ДЕЯКІ ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ)

Безпечність дорожнього руху визначається ступенем захищеності його учасників від небезпечних ситуацій та їх негативних наслідків. Щорічно у світі від дорожньо-транспортних пригод потерпає близько 50 мільйонів осіб, з них 1,2 мільйони помирає. Статистика невтішна і в подальшому ця проблема вестиме тільки до загострення. Прогнозується, що ці цифри зростуть приблизно на 65 % протягом наступних 20 років, якщо не будуть здійснюватися належні запобіжні заходи [1, с. 681].

При з'ясуванні сутності будь-якого злочину необхідно визначити об'єкт злочинного посягання. Оскільки саме об'єкт злочину дає змогу усвідомити соціальну та юридичну природу посягання, його характер і ступінь суспільної небезпеки, визначає межу дії кримінально-правової норми, сприяє правильній кваліфікації діяння, також його відмежуванню від суміжних складів злочинів.

Говорячи про кримінальну відповідальність за злочини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту загалом, важливо зазначити, що безпека руху або експлуатації транспорту незалежно від людини, сама по собі, не існує, про що, до речі, зазначено й у «транспортних законах». Відповідно до ст. 16 Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР, безпека на транспорті визначається саме через «безпеку життя і здоров'я громадян, безпеку експлуатації транспортних засобів, охорону навколишнього природного середовища [2, с. 304].

Відповідно, аналізуючи зміст диспозиції ч. 1 ст. 286 КК України, можна говорити про те, що склад даного злочину існує за наявності однієї з умов, а саме спричинення потерпілому середньої тяжкості тілесного ушкодження, спричинення смерті потерпілому або заподіяння тяжкого тілесного ушкодження (ч. 2 ст. 286 КК України), спричинення загибелі кількох осіб (ч. 3 ст. 286 КК України). Матеріальна конструкція розглядуваного складу злочину створює проблемні аспекти у з'ясуванні змісту безпосереднього об'єкта. Можна припустити, що без настання згаданих суспільно небезпечних наслідків порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту не слід називати злочином. Відповідно частина науковців схиляються до думки, що дане діяння варто кваліфікувати за статтями, які передбачають відповідальність за злочини проти життя та здоров'я особи, враховуючи ступінь вини правопорушника [3, с. 43]. Є. В. Полянський пропонує декриміналізувати дане діяння і кваліфікувати за ст. ст. 115, 119, 121 КК України. Науковець зазначає, що загалом конструкція складу злочину, передбаченого ст. 286 КК України, не зовсім вдала з позицій визначення як об'єкта злочинного посягання, так і суб'єктивної сторони діяння. Характеризуючи форму вини, він пропонує посилатися на такі категорії: 1) характер порушення правил безпеки дорожнього руху свідчить про те, що у момент вчинення злочину дії особи, яка керувала транспортним засобом, являли собою потенційну небезпеку для життя та здоров'я інших осіб; 2) дорожня обстановка, умисно створена винним, виключала його можливість вжити ефективних заходів до недопущення настання тяжких наслідків (виключення вини у виді злочинної самовпевненості); 3) характер злочинної поведінки особи доводить розуміння можливості настання тяжких наслідків та свідоме припущення їх настання (виключення вини у виді злочинної недбалості) [3, с. 45].

Існує й інша точка зору в наукових колах. Зокрема, Г. В. Щербакова вважає застосування даної норми доцільною. Основним безпосереднім об'єктом злочину, передбаченого ст. 286 КК України, вона визначає безпеку руху і експлуатації транспорту, включаючи в себе відносини, пов'язані з охороною життя і здоров'я людей [4, с. 37]. Позиція науковця загалом не суперечить усталеним постулатам кримінально-правової науки про те, що основний безпосередній об'єкт не має виходити за межі родового об'єкта групи складів злочинів, розміщених в одному розділі Особливої частини КК України. Відповідно суспільні відносини у сфері забезпечення недоторканості життя і здоров'я особи визнаються додатковим обов'язковим безпосереднім об'єктом порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Однак, позиція про декриміналізацію злочинного діяння, ознаки якого

передбачено ст. 286 КК України, якщо і є виправданою, проте не видається обґрунтованою запропонована науковцями кваліфікація заподіяної шкоди для життя і здоров'я за ст. ст. 115 або 121 КК України. Як відомо, у розглядуваних складах злочинів життя і здоров'я виступають основним безпосереднім об'єктом. Поряд з цим ступінь суспільної небезпеки умисного вбивства та умисного тяжкого тілесного ушкодження є значно вищий від злочину, склад якого передбачено ст. 286 КК України. З точки зору законодавчої конструкції порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, такий результат є цілком виправданим. У літературі зазначається, що склад злочину, передбачений ст. 286 КК України, є необережним [1, с. 699]. У п. 8 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 грудня 2005 року № 14 зазначається, якщо ж, порушуючи відповідні правила й усвідомлюючи суспільно небезпечний характер своїх дій, винний передбачав суспільно небезпечні наслідки і бажав або свідомо припускав їх настання, ці дії необхідно кваліфікувати за статтями КК, у яких встановлено відповідальність за умисні злочини проти життя та здоров'я особи [5]. Таким чином слід констатувати, що додатковий обов'язків безпосередній об'єкт складу злочину, передбаченого ст. 286 КК України, забезпечується кримінально-правовою охороною від необережного заподіяння шкоди життю і здоров'ю особи за умов порушення правил безпеки дорожнього руху. Умисне заподіяння такої шкоди не охоплюється розглядуваним складом злочину.

Література

1. Дудоров О. О., Хавронюк М. І. Кримінальне право: навч. посіб. / за заг. ред. М. І. Хавронюка. – К.: Ваіте, 2014. – 944 с.
2. Осадчий В. І. Проблемні питання відповідальності за транспортні злочини / В. І. Осадчий // Збірник тез доповідей та повідомлень учасників Міжнародного симпозіуму «Кримінальний кодекс України: 10 років очікування» (м. Львів, 23-24 вересня 2011 року). – Львів: ЛьвДУВС, 2011. – С. 304-307.
3. Полянський Є. В. Про деякі питання кваліфікації спричинення смерті в результаті грубого порушення правил безпеки дорожнього руху / Є. В. Полянський // Вісник Національної академії прокуратури України. – 2009. – № 2. – С. 43-45.
4. Щербакова Г. В. Проблема встановлення та доведення об'єктивних ознак кримінально-караного діяння, передбаченого ст. 276 та ст. 286 КК України / Г. В. Щербакова // Вісник Національної академії прокуратури України. – 2013. – № 2. – С. 37-40.

5. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті: постанова Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 р. № 7 [Електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/63815/print1457_692153286571.

УДК 343.24:656.071.1(043.2)

Безпальча О. О., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Лихова С. Я., д.ю.н., професор

ЮРИДИЧНА ОСОБА - ЕКСПЛУАТАНТ ЯК СУБ'ЄКТ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА СТ. 276 КК УКРАЇНИ

Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки руху на повітряному судні є однією з найактуальніших проблем як цивільної авіації, так і кримінального законодавства загалом. Відповідно до п. 1, ч. 1 ст. 60 Повітряного кодексу України (далі ПК України) командир несе відповідальність за безпеку всіх членів екіпажу, пасажирів і вантажу на борту з моменту, коли він піднімається на борт, до моменту залишення літака після польоту [1]. Командиром повітряного судна може бути пілот, який має відповідну кваліфікацію та досвід (ст. 59 ПК України). Командир повітряного судна також несе відповідальність за експлуатацію і безпеку повітряного судна з моменту готовності повітряного судна вирулити на злітну смугу для польоту до того моменту, коли закінчилося приземлення і двигун (двигуни), що використовувався як основна силова установка, заглушено.

Тобто командир повітряного судна несе особисту відповідальність за безпеку польоту, життя пасажирів та екіпажу повітряного судна, незалежно від того, чи управляє він повітряним судном особисто чи передав управління другому пілоту. У разі авіаційної події, вимушеної посадки повітряного судна за межами аеродрому командир повітряного судна разом з членами екіпажу повітряного судна забезпечує евакуацію пасажирів.

У той же час ч. 2 ст. 60 ПК України встановлює, що командир або пілот, якому передано управління польотом в аварійній ситуації, що вимагає термінового прийняття рішення або виконання дії, може виконувати будь-які дії, які він вважає необхідними за цих обставин. У таких випадках він може відступати від правил, експлуатаційних схем і