

**Галстян А. Г.**, студентка,  
Юридичний факультет, Чорноморський національний  
університет імені Петра Могили, м. Миколаїв  
Науковий керівник: Коваль А. А, к.ю.н., доцент

## **СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВОЇ КВАЛІФІКАЦІЇ ЗАЛИШЕННЯ В НЕБЕЗПЕЦІ ПОТЕРПІЛОГО ВНАСЛІДОК ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ**

XXI століття характеризується бурхливим розвитком науки й техніки. На жаль, крім прогресу, це явище має й негативні наслідки. В першу чергу, це стосується збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод за участі автомобілів. Розслідуючи дорожньо-транспортні злочини, слідчий стикається з певними труднощами, які стосуються, більшою мірою правильної кваліфікації діяння. У правовій літературі є багато публікацій, що стосуються встановлення обставин дорожньо-транспортних злочинів та відповідальності водія за дані діяння. Однак питанню залишення в небезпеці, в разі вчинення дорожньо-транспортної пригоди, приділено недостатньо уваги. Внаслідок цього в юридичній теорії є поле для наукових дискусій щодо означеної проблеми.

Законодавцем передбачена відповідальність за ст. 135 Кримінального кодексу України (далі - ККУ) «Залишення в небезпеці», яка має «широкий спектр» застосування, в тому числі й у разі залишення в небезпеці в результаті вчиненого дорожньо-транспортного злочину (події) (далі - ДТП). Практика розслідування і розгляду кримінальних справ визначено виду злочинів є різноманітною. Одні й ті ж ситуації досліджуються і оцінюються по-різному, що призводить до рішень, іноді діаметрально протилежних.

Цікавими, на наш погляд, виявляються представлені Управлінням безпеки дорожнього руху статистичні дані. Так, відповідно до статистики, водії, які залишають в небезпеці потерпілого після вчинення ДТП, – це чоловіки (97,2 %), раніше не судимі, але притягувалися до адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху; віком від 20-45 років (70,6 %), проживають у місті, де вчинено злочин (67,6 %). Злочин вчинюється ними переважно у ранішні години або після закінчення робочого дня, як правило, у темну пору доби (96,0 %) [1].

Як вважають дослідники цієї проблеми, «якщо в діях водія немає складу злочину, передбаченого ст. 286, але життя потерпілого було поставлено під загрозу внаслідок вчиненої водієм

ДТП, то завідоме залишення потерпілого без допомоги тягне відповідальність ст. 135. У разі миттєвої загибелі потерпілого відповідальність за ст. 135 КК України виключається» [2, с. 536].

Ми не можемо погодитися з таким підходом з наступних міркувань. Важливе значення для правильної кваліфікації має ставлення водія до своїх дій та потерпілого. Саме в момент залишення ДТП суб'єкт злочину, усвідомлюючи можливість загрози життю людини, свідомо залишає особу в небезпечному становищі. До речі, обов'язок надати допомогу потерпілому внаслідок ДТП передбачено нормативно-правовими актами України, зокрема Правилами дорожнього руху України [3].

У випадках смерті потерпілого в ДТП слідчий зобов'язаний організувати судово-медичне дослідження трупа. Його метою є встановлення часу і причин настання смерті, а також причино-наслідкового зв'язку між ДТП, необхідністю надання допомоги і настанням смерті. Проблемою є те, що слідчі не інкримінують ст. 135 ККУ в тому випадку, якщо експерт робить висновок, що потерпілий загинув би в будь-якому випадку, навіть якщо була б надана перша медична допомога. Та це не є вірним, тому що саме відношення особи до цього факту, його умисел, мають вирішальне значення в розгляді судової справи.

На цей рахунок найбільш обгрунтованою, на нашу думку, є позиція А. І. Коробеева, з якою ми повністю солідарні. Він вважає, що знаходження потерпілого в зазначеному стані означає перебування його в ситуації, загрози його загибелі або заподіяння шкоди здоров'ю [4, с. 398], тобто тяжкого, середньої тяжкості або легких тілесних ушкоджень. При цьому сам факт, як ми вважаємо, наїзду на пішохода автомобілем, який має незрівнянно більшу масу та міцність по відношенню до людини, може поставити його життя або здоров'я під загрозу. Людина, що отримала шкоду здоров'ю не тільки тяжкої, але і середньої тяжкості або легкої, в такій ситуації нічим не захищена, тим більше якщо вона залишена на проїжджій частині, де продовжує функціонувати рух транспортних засобів, і тому правомірно вважати його перебування при зазначених обставинах як небезпечних для життя або здоров'я.

У зв'язку з цим, слідчий повинен інкримінувати підозрюваному два різних злочини: за ст. 286 та ст. 135 ККУ. Суд має брати до уваги, та здійснювати кримінально-правову кваліфікацію за сукупністю злочинів передбачених даними нормами.

Таким чином, визначення у цій доповіді, які виникають при розслідуванні дорожньо-транспортних злочинів, пов'язаних із залишенням потерпілих в небезпеці, відкриває необхідність

подальшого наукового дослідження і апробації його результатів в практичній діяльності.

### *Література*

1. Статистика аварійності в Україні / Управління безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>
2. Міжнародна поліцейська енциклопедія: у 10 т. / відп. ред.: В. В. Коваленко, Є. М. Моїсєєв, В. Я. Тацій, Ю. С. Шемшученко. – К.: Атіка, 2010. – Т. VI. Оперативно-розшукова діяльність поліції (міліції). – 1128 с.
3. Правила дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.
4. Полный курс уголовного права. В 5 т. Т. 2. Преступления против личности / под ред. д-ра юрид. наук, проф. А. И. Коробеева. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2008.

УДК 351.814.2:343.934(043.2)

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

## **АВІАТЕРОРИЗМ – ВАЖЛИВА ПРОБЛЕМА СЬОГОДЕННЯ**

Сучасний тероризм – це вже не розрізнені індивідуальні дії, а серії різних терористичних акцій, що направлені проти широкого кола людей і об'єктів, ретельно підготовлені і здійснені кваліфікованими кадрами та добре організованими угрупованнями. Схоже, тероризм перетворюється на негативну ознаку цивілізованого суспільства. Чисельність терористичних угруповань зростає, їх руйнівна діяльність стає все активнішою і небезпечнішою [1].

Об'єкти транспорту особливо привабливі для терористів. Теракти на транспорті, зазвичай, супроводжуються великими жертвами, часто паралізують діяльність найважливіших сфер економіки, дестабілізують становище в суспільстві. Сучасний тероризм надає перевагу одному з найефективніших засобів пересування – повітряному транспорту. Пасажири на борту повітряного судна і саме судно мають значну цінність для держави. Тому терористи вважають захоплення повітряного судна найбільш легким і дешевим способом отримання викупу, звільнення