

Підсумовуючи зазначимо, що знання і розуміння випадків законного або незаконного заволодіння транспортним засобом є важливим чинником, який враховується при кваліфікації діяння, передбаченого за ст. 289 КК України, адже для того, щоб правильно кваліфікувати діяння за даною статтею необхідно знати, у яких випадках заволодіння транспортним засобом має незаконний характер, а в яких, хоча факт заволодіння і мав місце, але його не можна вважати правопорушенням, що виключає подальшу кримінальну відповідальність.

УДК 343.346 (043.2)

**Зіневич А. І.**, студент,  
ВСП «Миколаївський інститут права»  
Національний університет «Одеська юридична академія», м. Миколаїв  
Науковий керівник: Козаченко О. В., д.ю.н., професор

### **СПІВВІДНОШЕННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ЗЛОЧИНІВ З ІНШИМИ ВИДАМИ ПРАВОПОРУШЕНЬ**

Порівнюючи злочини і адміністративні правопорушення (при здійсненні такого порівняння не враховуються погляди науковців на підстави та правові критерії застосування особливих видів кримінально караних, але незлочинних діянь, таких як кримінальні проступки), які мають схожі ознаки, що відносяться до об'єктивних елементів складів правопорушень, відмінність між ними знаходиться в сфері наслідків їх вчинення. Зокрема, злочинне порушення правил безпеки руху та експлуатації дорожнього транспорту відрізняється від інших суміжних деліктів суспільною небезпекою, яка виражається у заподіянні фізичної, майнової або моральної шкоди. Наприклад, правопорушення, яке передбачене ст. 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення «Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна» слід відмежовувати від злочину, передбаченого ст. 286 Кримінального кодексу України «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» і це розмежування здійснюється на підставі такої юридично значущої ознаки (конструктивної або кваліфікуючої), як настання передбачених законом наслідків. Зокрема, при вчиненні злочинного діяння нормативно визначаються такі наслідки як середньої тяжкості або тяжкі тілесні ушкодження, настання смерті потерпілого, загибель декількох осіб. У свою чергу до наслідків зазначеного адміністративного правопорушення

відноситься пошкодження транспортних засобів або вантажу, що ним перевозиться, автомобільних доріг та інших транспортних споруд. Порівняння соціальної цінності об'єктів правової охорони: життя та здоров'я особи з майновими благами дозволяє зробити узагальнюючий висновок про те, що основним, але не єдиним розмежувальним критерієм злочинів і адміністративних проступків, виступає ступінь суспільної небезпеки, яка визначається цінністю об'єкта посягання і характером заподіяної правопорушенням шкоди. Цей висновок має правозастосовну цінність, оскільки вимагає, в процесі кваліфікації правопорушень, встановлювати наявність або відсутність передбачених законом наслідків, на підставі чого і вирішується питання про подальші правові заходи, які будуть застосуватися до правопорушника.

Враховуючи ту обставину, що достатньо об'єктивним віддзеркаленням ступеня суспільної небезпеки правопорушення виступає відповідальність, другим критерієм розмежування кримінальних і адміністративних правопорушень слід визнати правові заходи впливу на правопорушника. При вчиненні злочину можуть бути призначені найсуворіші види покарань, передбачені кримінальним законом, в той час як вчинення адміністративних правопорушень супроводжується застосуванням адміністративних стягнень, які при зовнішній схожості з покаранням за характером обмежень прав і свобод є менш суворими, оскільки їм не притаманні ознаки кари та їх застосування не супроводжується виникненням стану судимості. Крім того, слід враховувати, що заходи адміністративного впливу можуть застосовуватися у позасудовому порядку, в той час як покарання призначаються виключно судом у вирок.

За результатом проведеного дослідження розмежувальних ознак злочинів і адміністративних правопорушень на транспорті, можна зробити висновок, що кримінальна відповідальність за дорожньо-транспортні злочини, на відміну від відповідальності відповідно до норм адміністративного права, настає, як правило, не за сам факт порушення передбачених законом правил експлуатації транспортних засобів, а за таке порушення, яке заподіяло істотну шкоду охоронюваним законом інтересам у формі майнової або фізичної шкоди.

Порівняльний аналіз підстав і характеру застосування кримінальної та цивільно-правової відповідальності приводить до висновку, що на відміну від адміністративної відповідальності вони взаємно не виключаються, тобто одночасна кримінальна та цивільно-правова відповідальність за одне й теж правопорушення не суперечить принципу «nonbisinidem». Поряд з тим необхідно звернути увагу на той факт, що одночасне притягнення до кримінальної та цивільно-правової відповідальності із застосуванням

єдиного правозастосовного акту можливо у обмеженому обсязі, оскільки Кримінальним процесуальним кодексом України передбачається можливість відшкодування (компенсація) заподіяної матеріальної та/або моральної шкоди. В той же час, правила відшкодування фізичної шкоди, яка заподіюється внаслідок, в тому числі і вчинення дорожньо-транспортних злочинів, регламентується цивільним законодавством. Зокрема, відповідно до ст. 1187 Цивільного кодексу України, в якій встановлюється відповідальність власника джерела підвищеної небезпеки за заподіяння шкоди самим джерелом небезпеки, визначається сукупність юридичних фактів, за наявності яких особа, що здійснює діяльність, віднесена до джерела підвищеної небезпеки, може бути звільнена від відповідальності за заподіяну в результаті такої діяльності шкоду. До таких обставин відноситься непереборна сила і відсутність вини. Що стосується непереборної сили, то за наявності її ознак відшкодування шкоди, завданої каліцтвом, іншими ушкодженнями здоров'я або смертю фізичної особи здійснюється виключно у випадках, передбачених законом (ч. 3 ст. 1166 ЦК України). Що стосується вини, то на практиці вже достатньо тривалий час використовується положення, відповідно до якого матеріальна шкода відшкодовується власником джерела підвищеної небезпеки за умови, що особа, яка вчинила злочинне діяння діяла необережно. В іншому випадку, тобто при умисному вчиненні діяння з використанням джерела підвищеної небезпеки, шкода відшкодовується правопорушником.

Окремої уваги вимагає співвідношення злочину і дисциплінарного проступку у сфері забезпечення безпеки експлуатації дорожнього транспорту. Відповідно до трудового законодавства під дисциплінарним правопорушенням розуміють протиправне діяння, яке порушує порядок діяльності підприємств, установ та організацій або порушує встановлений порядок підлеглості при реалізації особою свого права на працю. Від інших видів правопорушень дисциплінарне відрізняється тим, що в результаті його вчинення порушується не загальний порядок державного управління в цілому та безпека дорожнього руху зокрема, а трудовий порядок, встановлений в конкретній організації. Тому дисциплінарні стягнення накладаються не з використанням державно-владних повноважень, а адміністраціями самих установ. Зокрема, порушення правил трудової дисципліни, пов'язаних з невиконанням вимог закону стосовно забезпечення безпеки дорожнього руху особами, відповідальними за експлуатацію транспортних засобів і забезпечення безпеки дорожнього руху, тягне дисциплінарну відповідальність відповідно до ст. 147 Кодексу законів про працю України.

Проведений порівняльний аналіз злочинів та інших незлочинних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху приводить до висновку, що злочини, пов'язані з використанням автотранспорту відрізняються від інших правопорушень (адміністративних, дисциплінарних, цивільно-правових) за ознаками: суспільної небезпеки вчиненого діяння; протиправності; суспільно-небезпечних наслідків вчиненого діяння; специфічності органів, які мають право застосовувати той або інший вид відповідальності; особливостей застосовуваних заходів правового впливу.

УДК 34.096 (043.2)

**Іванова В.**, студентка,  
Дніпропетровський національний університет  
імені Олеся Гончара, м. Дніпропетровськ  
Науковий керівник: Літвін О. П., к.ю.н., доцент

### **ДЕЯКІ АСПЕКТИ ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ РОБОТИ ЮРИДИЧНИХ КЛІНІК В УКРАЇНІ**

Близько шістдесяти років тому в США з'явилася ідея введення на юридичних факультетах вищих навчальних закладів практичного курсу, який би надавав можливість студентам практично застосовувати свої знання, які вони отримують на теоретичних курсах, і паралельно надавати кваліфіковану юридичну допомогу тим верствам населення, які не в змозі заплатити за юридичні послуги у вирішенні своїх проблем. З часом цей курс став дуже популярним не тільки серед університетів, але й серед населення. Люди почали звертатись до цих закладів за допомогою в юридичних питаннях у різних галузях суспільного життя.

Юридична клініка є структурним підрозділом вищого навчального закладу III - IV рівнів акредитації, що здійснює підготовку фахівців за напрямом «Право», і створюється як база для практичного навчання та проведення навчальної практики студентів старших курсів [1]. Сьогодні юридичні клініки існують у всьому світі. Вони виконують часто різні завдання і мають суттєві відмінності та особливості.

Відрізняється і структура юридичних клінік. Одні створюються при вузах і на їх базі, інші працюють відокремлено. Практично більшість юридичних клінік світу діють нині на базі вищих навчальних закладів. В Україні перша юридична з'явилася в 1996 році. Це юридична клініка Київського національного університету імені Тараса Шевченка [2, с. 27].