

залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна при кримінально – правовій кваліфікації вказаного злочину.

#### *Література*

1. Кримінальний Кодекс України // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2001. – №25-26. – Ст.131.
2. 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 23.12.2005 р. №14 / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05>
3. Науково-практичний коментар Кримінального Кодексу України: 3-тє вид., переробл. та доповн./ За ред. М.І. Мельника, М.І.Хавронюка. – К.: Атіка, 2005. – 1064 с.

УДК 343.346 (043.2)

**Ткачова В. М.**, студентка,  
ВСП «Миколаївський інститут права»  
Національний університет «Одеська юридична академія», м. Миколаїв  
Науковий керівник: Козаченко О. В., д.ю.н., професор,

### **ОКРЕМІ ПИТАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРИТЯГНЕННЯ ДО КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА СТ. 286 КРИМІНАЛЬНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ**

Стаття 286 Кримінального кодексу України через достатньо високу ступінь суспільної небезпеки, свою типовість та широке розповсюдження заборонених нею діянь зустрічається у судовій практиці значно частіше, ніж усі останні норми про транспортні злочини, навіть взяті разом. Тому дана стаття потребує більш досконалого дослідження.

Аналіз кримінального законодавства наводить на думку про не зовсім вдалий виклад складу злочину за ст. 286 КК України. По-перше, не коректно законодавцем викладений спосіб опису предмета злочину. Безпосередньо у диспозиції ч.1 ст. 286 КК говориться про транспортні засоби, а дане поняття розшифровуються у примітці до даної статті: «під транспортними засобами слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби». Законодавцем використовується оціночне поняття «інші механічні транспортні засоби». Згідно п. 1.10 Правил дорожнього руху до механічного транспортного засобу відноситься транспортний засіб, що приводиться до руху за допомогою двигуна. Це

дозволяє охопити зазначеним поняття трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт. Таким чином можна зробити висновок, що транспортні засоби, з електродвигуном потужністю менше 3 кВт не входять у предмет злочину, передбаченого ст. 286 КК України, що виключає можливість кваліфікації відповідного діяння за вказаною статтею.

Диспозиція зазначеної статті КК України є бланкетною, тобто для її аналізу необхідно звертатися до інших нормативно-правових документів. Визначаючи поняття дорожнього руху ми звернулися до Наказу від 12.11.2003 р. №877 «Про затвердження Типового положення про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях - міністерство - підприємство)». Наказ тлумачить поняття дорожнього руху, як процесу руху на дорогах транспортних засобів та учасників дорожнього руху. Якщо розуміти дане положення буквально, може скластися уявлення, що для правової оцінки складу злочину, зазначеного у ст. 286 КК необхідним є встановлення місця злочину і що місцем злочину, який аналізується, є тільки та виключно дороги, тобто облаштовані та пристосовані та ті, які використовуються для руху транспортних засобів по поверхні землі або поверхневих штучних споруд. Насправді ми не можемо вважати це дійсним, адже кримінальний закон діє на території всієї країни, також як і закон України «Про дорожній рух» та Правила дорожнього руху, тобто місце вчинення злочину не є конструктивною ознакою діяння і відповідальність настає незалежно від місця вчинення злочину, навіть на польових шляхах та в умовах бездоріжжя. Це стосується й випадків, коли зазначені правила було порушено під час виконання з допомогою транспортних засобів різних робіт (дорожніх, сільськогосподарських, будівельних та ін.)

На практиці часто виникають ситуації, коли у результаті транспортного злочину небезпечні наслідки різного ступеня тяжкості спричинюються декільком потерпілим. Як кваліфікувати такі діяння? Відповідь на це питання містить Постанова 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»: порушення особою правил безпеки дорожнього руху чи експлуатації транспорту, яке спричинило наслідки, передбачені різними частинами ст.286 КК, слід кваліфікувати як один злочин за тією частиною цієї статті, яка передбачає більш тяжкі наслідки. При цьому у вироку необхідно зазначати всі кваліфікуючі ознаки злочину. Якщо ж наслідки, зазначені у різних частинах ст.286 КК, спричинені двома або більше порушеннями, винна

особа має нести відповідальність за сукупністю злочинів, передбачених цими нормами.

Також дуже важливим моментом є встановлення причинного зв'язку між діями та наслідками, які наступили, і може представляти важкість для судової практики. Сам по собі факт порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів ще ні про що не говорить. Судова практика нерідко стикається з ситуаціями, коли порушення правил є наявним, але воно не знаходиться у причинному зв'язку з результатом: наслідки наступили, як підсумок дій інших причин (неправомірної поведінки інших учасників руху, сили природи, прихованих дефектів транспортних засобів, тощо).

Ще частіше на практиці зустрічаються ситуації, коли наслідки є результатом спільних (але неузгоджених) дій різних осіб – учасників дорожнього руху. У таких випадках ми стикаємося з випадками так званого необережного спільного спричинення шкоди, коли порушення правил безпеки зі сторони однієї особи (наприклад, водія-інструктора, який повністю довірив управління транспортним засобом малодосвідченому стажеру), яке й стало причиною порушення правил безпеки дорожнього руху з боку іншої особи (самого малодосвідченого стажера), знаходиться у причинному зв'язку зі злочинним результатом. Цей зв'язок носить яскраво виражений опосередкований характер, тим не менше його достатньо для обґрунтування кримінальної відповідальності.

Певні труднощі на практиці викликає кваліфікація дій учня та інструктора, стажера та водія-наставника. За загальним правилом за аварії, які допустив учень під час практичної їзди на транспортному засобі з подвійним управлінням, відповідальність несе інструктор, а не учень. Але, якщо учень грубо порушує вказівки інструктора та грубо порушує правила безпеки, у такому випадку відповідальність повинен нести він. Не виключені також ситуації, коли як учень, так і інструктор порушують правила безпеки, у такому випадку суди повинні з'ясовувати характер порушень, які допустив кожен із них, а також чи не було причиною порушення зазначених правил одним водієм їх недодержання іншим і чи мав перший можливість уникнути дорожньо-транспортної події та її наслідків. При цьому треба мати на увазі, що за певних умов виключається кримінальна відповідальність особи, яка порушила Правила дорожнього руху вимушено, через створення аварійної ситуації іншою особою, котра керувала транспортним засобом.

Кримінальна відповідальність за статтею 286 настає лише за умови, що винна особа, яка порушила певні правила, спричинила з необережності потерпілому середньої тяжкості чи тяжке тілесне ушкодження або його

загибель. Якщо ж, порушуючи відповідні правила й усвідомлюючи суспільно небезпечний характер своїх дій, винний передбачав суспільно небезпечні наслідки і бажав або свідомо припускав їх настання, то ці дії необхідно кваліфікувати за статтями КК, в яких встановлено відповідальність за умисні злочини проти життя та здоров'я особи.

Особливою кваліфікаційною ознакою є загибель кількох людей, тобто смерть хоча б двох потерпілих, що настала внаслідок порушення особою правил безпеки дорожнього руху чи експлуатації транспорту, правил водіння або експлуатації машини під час однієї дорожньо-транспортної події. У разі загибелі двох людей під час різних дорожньо-транспортних подій винна особа має відповідати за сукупністю злочинів, передбачених ч. 2 ст. 286 або ч. 1 ст. 415 КК.

Порушення особою правил безпеки дорожнього руху чи експлуатації транспорту, правил водіння або експлуатації машини і наступне залишення потерпілого від такого злочину без допомоги слід кваліфікувати за наявності до того підстав за сукупністю злочинів, передбачених відповідними частинами статей 286 чи 415 КК та відповідною частиною ст. 135 КК.

Отже, на сьогоднішній день існують наступні проблеми: по-перше, не належним чином викладений спосіб опису предмета злочину, передбаченого ст. 286 КК України, по-друге, певні труднощі у кваліфікації злочинів представляють ситуації кваліфікації дій учня та інструктора-водія, по-третє, на практиці часто виникають ситуації, коли у результаті транспортного злочину шкідливі наслідки різного ступеня важкості спричиняються кільком потерпілим, у таких ситуаціях може виникнути певні труднощі у правовій кваліфікації.

УДК 343.346 (043.2)

**Федорова О. К.**, студентка,

ВСП «Миколаївський інститут права»

Національний університет «Одеська юридична академія», м. Миколаїв

Науковий керівник: Козаченко О. В., д.ю.н., професор,

### **БЕЗПЕКА РУХУ ЯК ОБ'ЄКТ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВОЇ ОХОРОНИ (ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВЕ ДОСЛІДЖЕННЯ)**

На сьогоднішній день дуже актуальною є проблема дослідження суспільно небезпечних діянь, вчинених на транспорті, серед них злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту, оскільки шкода суспільству від них постійно зростає і заподіює величезні матеріальні збитки, небезпечні