

14. Чернявський С.С., Юсупов В.В. Професор М.В. Салтевський – відомий криміналіст і талановитий педагог (до 100-річчя від дня народження). *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2017. № 4 (105) С. 360–366.

15. Черноус Ю.М. Інноваційні підходи до вивчення криміналістики в закладах вищої освіти МВС України. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2019. № 2 (111).С. 7–14.

16. Черноус Ю.М. Криміналістичне забезпечення розслідування злочинів : монографія. Вінниця : ТОВ «НІлан ЛТД», 2017. 492 с.

17. Юсупов В.В. Криміналістика в Україні у XX–XXI століттях : монографія. Київ: ФОП Маслаков, 2018. 556 с.

Авраменко Олександр Юрійович,

адвокат, викладач кафедри кримінально-правових дисциплін Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ
Андрієвська Людмила Олексіївна,

старший викладач кафедри цивільно-правових дисциплін Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ

ОСОБЛИВОСТІ КВАЛІФІКАЦІЇ ЗЛОЧИНУ, ПЕРЕДБАЧЕНОГО СТ. 286 КК УКРАЇНИ

При розгляді питань розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, перш за все, потрібно визначитися, які саме злочини входять до предмету дослідження. В розділі XI КК України «Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту» міститься 16 статей, якими передбачається кримінальна відповідальність за різномірні вчинки у вказаній сфері.

Порушення Правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту кваліфікується як злочин, якщо це порушення спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження (ч. 1 ст. 286 КК України), тяжке тілесне ушкодження або смерть (ч. 2 ст. 286 КК України) або призвело до загибелі кількох осіб (ч. 3 ст. 286 КК України) [1, с. 875].

Визначення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень проводиться згідно «Правил судово-медичного визначення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень», затверджених наказом МОЗ України № 6 від 17 січня 1995 р.

Щодо об'єкту злочину, то за ч.1 ст. 286 КК України, основним є безпека дорожнього руху або експлуатації транспорту, а додатковим безпосереднім об'єктом є здоров'я людини. Ч. 2 ст. 286 КК України передбачає додатковий факультативний безпосередній об'єкт життя та здоров'я людини, а також власність та довкілля. Та ч. 3 ст.286 КК України визначає додатковим обов'язковим безпосереднім

об'єктом життя людей. Також додатковим факультативним безпосереднім об'єктом є власність або довкілля.

Об'єктивна сторона злочину, передбаченого ст. 286 КК України, полягає в трьох складових, а саме: безпосередньо порушенні Правил безпеки дорожнього руху чи експлуатації транспорту; настанні суспільно-небезпечних наслідків та в причинному зв'язку між порушенням Правил та спричиненими наслідками.

Необхідно пам'ятати, що кримінальна відповідальність за ст. 286 КК України настає тільки в тих випадках, коли порушення Правил безпеки руху або експлуатації транспортних засобів зумовило заподіяння суспільно-небезпечних наслідків, які прямо передбачені в диспозиції цієї норми. В інших випадках такі дії утворюють склад адміністративного правопорушення або належать до сфери цивільно-правових відносин (у разі заподіяння матеріальної шкоди) [2, с. 248].

У Постанові Верховного Суду України від 20 листопада 2014 року у справі № 5-18кс14 зазначено, що у випадку виникнення дорожньо-транспортної події за участю декількох водіїв, наявність чи відсутність в їхніх діях складу злочину, передбаченого відповідними частинами статті 286 КК України, потребує встановлення причинного зв'язку між діями (порушенням правил безпеки дорожнього руху) кожного з них та наслідками, що настали, тобто з'ясування ступені участі (внеску) кожного з них у спричиненні злочинного наслідку [4].

Злочин, передбачений ст. 286 КК України з об'єктивної сторони може бути вчинений як дією, так і шляхом бездіяльності.

Суб'єктом злочину, передбаченого ст.286 КК України може бути фізична осудна особа, яка на момент вчинення досягла 16-річного віку і фактично керувала транспортним засобом, допустивши порушення Правил безпеки руху та експлуатації транспорту. Особа є такою, що керує транспортним засобом незалежно від того, чи вона професіонал, чи аматор, чи працює за наймом, є його власником чи орендарем, керує ним за дорученням чи самовільно захопивши або угнавши його [3].

Дії винного, які потягли за собою одночасно наслідки, передбачені різними частинами ст. 286 КК України, кваліфікуються за тією з них, яка передбачає найбільш тяжкі з наслідків, що настали. Дії особи, яка, керуючи транспортним засобом, двічі порушила в різний час Правила безпеки руху та експлуатації транспорту і в кожному з цих випадків загинула одна людина, слід кваліфікувати за ст. 2 ст. 286 КК України.

Винний у порушенні Правил безпеки руху та експлуатації транспорту водій, який заподіяв потерпілому тілесні ушкодження та завідомо залишив його без допомоги, якщо потерпілий перебував у небезпечному для життя стані, повинен нести відповідальність за сукупністю злочинів (статті 286 і 135 КК України). При цьому відповідальність водія за ч. 3 ст. 135 КК України настає незалежно від

того, чи могли інші особи надати потерпілому допомогу, але дана норма застосовується тільки тоді, коли дорожньо-транспортна подія сталася на трасах, магістралях, тобто місцях де немає поблизу людей.

Якщо в діях водія немає складу злочину, передбаченого ст. 286 КК України, але життя потерпілого було поставлено під загрозу внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, яку вчинив водій, то залишення потерпілого без допомоги за інших необхідних ознак кваліфікується за ст. 135 КК України [3].

Відповідальність за ст. 286 КК України настає тільки за наявності вини, тобто в тому разі, коли водій транспортного засобу за відповідних обставин передбачав або міг передбачити виникнення небезпечної ситуації.

Щодо суб'єктивної сторони злочину, то вона характеризується необережною формою вини до настання суспільно небезпечних наслідків. Щодо самого порушення, то вина може бути як умисною, так і необережною.

Отже, помилка при кваліфікації може викликати не тільки призначення неправильної міри покарання, а й багато інших негативних дій. Розкриття чинників, які впливають на кваліфікацію саме цього злочину, необхідне для проведення якісного досудового розслідування та подальшого судового розгляду.

Список використаних джерел:

1. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України від 5 квітня 2001 року / за ред. М.І. Мельника, М.І. Хавронюка. К.: Каннон. А.С.К. 2002. 1104 с.

2. Бажанов М.І., Баулін Ю.В., Борисов В.І., Гавриш С.Б., Дорош Л.В. Кримінальне право України. Особлива частина: підручник для студ. вищ. навч. закл. Національна юридична академія України ім. Ярослава Мудрого. К.: Юрінком Інтер. 2001. 494 с.

3. Постанова Пленуму Верховного Суду України № 7 від 23 грудня 2005р. «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». URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05>.

4. Постанова Верховного Суду України від 20 листопада 2014 року у справі № 5–18 кс 14. URL: <http://www.scourt.gov.ua/clients/vsu/vsu.nsf/%28documents%29/6CFAA28CA22AFD07C2257DB90050BF24>.