

9. Курс советского уголовного права: Часть Общая / Под ред. А. А. Пионтковского. – М.: Наука, 1970. – Т. 2.
10. Ляпунов Ю. И. Природа преступных последствий в деликтах опасности // Пробл. борьбы с преступностью: Сибир. юрид. зап. – Вып. 4. – Омск: Омс. ВШ милиции МВД СССР, 1974.
11. Маковка Н. М. Категории возможность и действительность. – Краснодар: Краснодар. книж. изд-во, 1972.
12. Манохин С. Т. Материя в ее единстве, бесконечности и развитии. – М.: Мысль, 1996.
13. Михлин А. Г. Последствия преступления. – М.: Юрид. лит., 1969.
14. Пионтковский А. А. Уголовный закон в борьбе с отрицательными последствиями научно-технического прогресса // Сов. Государство и право. – 1972. – № 4.
15. Смирнов Л. Ф., Штоф Б. А. Соотношение возможности, вероятности и необходимости // Пробл. возможности и действительности: Сб. ст. – М.: Наука, 1964.
16. Тимейко Г. В. Общее учение об объективной стороне преступления. – Ростов: Изд-во Ростов. ун-та, 1977.
17. Трайнин А. Н. Общее учение о составе преступления. – М.: Госюриздат, 1957.
18. Угрехелидзе М. Г. Вина в деликтах опасности. – Тбилиси: Изд-во Тбилис. ун-та, 1982.
19. Философский энциклопедический словарь. – М.: Сов. энциклопедия, 1983.
20. Церетели Т. В. Деликты создания опасности // Сов. государство и право. – 1970. – № 8.
21. Церетели Т. В. Причинная связь в уголовном праве. – М.: Юрид. лит., 1963.
22. Шаргородский М. Д. Некоторые вопросы причинной связи в теории права // Сов. государство и право. – 1956. – № 7.
23. Шептулин А. П. Система категорий диалектики. – М.: Наука, 1967.

**БУРДІН**  
**Володимир Миколайович**

## **ДЕЯКІ АСПЕКТИ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ЗЛОЧИНИ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ЗА КК УКРАЇНИ**

В КК України виділено окремий Розділ XI Особливої частини «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту». Сама назва цього розділу свідчить про те, що в його змісті законодавцем об'єднані склади злочинів, пов'язані з порушенням правил безпеки у сфері використання транспорту. Водночас аналіз окремих складів злочинів цього розділу свідчить про те, що законодавець, встановлюючи кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту, фактично забезпечує кримінально-правову охорону лише

одному об'єкту – життю чи здоров'ю людини. В такий спосіб фактично створюється спеціальна норма, яка передбачає відповідальність за заподіяння шкоди життю чи здоров'ю людини внаслідок порушення відповідних правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. Такі законодавчі конструкції зумовлюють питання доцільності самостійного виділення в Особливій частині окремих статей зі спеціальними нормами, якщо вони фактично можуть бути замінені кваліфікуючими ознаками, які будуть вказувати на порушення спеціальних правил безпеки, в загальних нормах про злочини проти життя та здоров'я особи чи власності. Разом з тим, на сьогодні наявність такого роду самостійних спеціальних норм дозволяє нам стверджувати про існування в розділі XI Особливої частини значної кількості так званих завуальованих злочинів проти життя та здоров'я особи.

На особливу увагу в системі «завуальованих» злочинів проти життя та здоров'я особи заслуговує склад злочину, передбачений ст. 286 КК «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами». Перш за все, це зумовлюється статистичними даними, які свідчать про те, що даний злочин, порівняно з іншими «транспортними» злочинами вчиняється найчастіше.

Треба відзначити, що в ст. 286 КК законодавець в цілому правильно підходить до диференціації кримінальної відповідальності осіб, які внаслідок порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту заподіяли потерпілому шкоду життю чи здоров'ю. Про це свідчить порівняльний аналіз санкцій ст. 286 КК та відповідних статей Розділу II Особливої частини, які передбачають відповідальність за необережне тяжке та середньої тяжкості тілесне ушкодження (ст. 128 КК), а також вбивство через необережність (ст. 119 КК). Мова йде про те, що в ст. 286 КК кримінальна відповідальність істотно посилена. Щоправда, і в даному випадку не обійшлося без необґрунтованих відхилень від цієї загальної тенденції. Так, зокрема, в ч. 1 ст. 286 КК максимальне покарання перевищує санкцію ст. 128 КК, проте чомусь нижня його межа є більш м'якою, що дозволяє зробити висновок про часткове існування в ч. 1 ст. 286 КК привілейованого виду необережного середньої тяжкості тілесного ушкодження.

Разом з тим, неправильною і навіть небезпечною ми вважаємо штучно «напрацьовану» практику правоохоронних органів, коли заподіяння потерпілому смерті чи тілесних ушкоджень особою, яка керувала транспортним засобом, внаслідок порушення нею правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту *a priori* розглядається виключно через призму складу злочину, передбаченого в ст. 286 КК. В цьому відношенні формально правильною є позиція Пленуму Верховного

Суду України, виражена в постанові від 23 грудня 2005 року № 14 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також адміністративні порушення на транспорті». Так, в п. 8 цієї постанови вказується, що відповідальність за статтями 286–288, 415 КК настає лише за умови, що винна особа внаслідок порушення певних правил 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, ці дії необхідно кваліфікувати за статтями КК, в яких встановлено відповідальність за умисні злочини проти життя та здоров'я особи.

Разом з тим, на практиці працівники правоохоронних органів не обтяжують себе особливостями доволі складного процесу встановлення психічного ставлення особи до вчинюваного нею діяння та його наслідків. Навіть в тих випадках, коли за обставинами справи зрозуміло, що особа, яка керувала транспортним засобом, не просто порушила правила безпеки дорожнього руху, а відверто ігнорувала їх, про що може свідчити, зокрема, швидкість, грубість порушення, стан важкого сп'яніння, питання про психічне ставлення до наслідків спеціально не досліджується. Воно і не дивно, адже значно простіше, перш за все, з процесуальної точки зору інкримінувати і довести винуватість особи у вчиненні злочину, передбаченому ст. 286 КК, ніж досліджувати реальне психічне ставлення водія до свого діяння і його наслідків. Вважаємо, що було би правильним виключити ст. 286 КК, натомість доповнити замість неї загальні склади злочинів проти життя та здоров'я (норми про тілесні ушкодження та вбивство) як умисні, так і необережні, кваліфікуючою ознакою, яка би вказувала на заподіяння шкоди у зв'язку з використанням джерела підвищеної небезпеки (порушенням правил його використання). Таке законодавче рішення змогло би привернути увагу працівників правоохоронних органів до цієї проблеми. Адже наявність відповідної кваліфікуючої ознаки, в тому числі і в умисних злочинах проти життя та здоров'я особи, буде змушувати їх детально з'ясувати питання про вид вини при порушенні відповідних правил.

Конструкція складу злочину, передбаченого в ст. 286 КК, зумовлює і інші спірні питання. Так, зокрема, мова йде про формальну можливість кваліфікації діянь особи за ст. 286 КК, яка незаконно заволоділа транспортним засобом, наприклад, внаслідок вчинення злочину, або не мала прав на керування відповідним засобом. Позиція Пленуму Верховного Суду в цьому відношенні є доволі суперечливою. Так, в п. 4 названої постанови Пленум зазначає, що суб'єктом злочину, передбаченого

ст. 286 КК, визнають особу, яка керує транспортним засобом, незалежно від того, чи має вона на це право. На нашу думку, з такою позицією погодитися не можна. Адже виникає питання про те, чи поширюється обов'язок дотримуватися певних правил безпеки на особу, яка формально не включена в систему відповідних правових відносин? На це запитання треба дати негативну відповідь. Від злодія, який незаконно заволодів транспортним засобом, або від особи, яка позбавлена чи взагалі не має права керувати транспортним засобом, не можна вимагати проходження техогляду і оформлення договору обов'язкового страхування цивільної відповідальності, а також дотримання всіх інших вимог керуванням транспортним засобом. Всі діяння такої особи щодо транспортного засобу знаходяться поза сферою правового регулювання, адже особа, яка заволоділа таким транспортним засобом, не стала повноправним суб'єктом відповідних транспортних відносин і на неї не поширюються вимоги, які стосуються законного володільця чи власника. Так само, на нашу думку, не можна вимагати дотримання правил безпечного поводження зі зброєю щодо особи, яка викрала таку зброю.

Разом з тим, якщо з формальної точки зору позицію Пленуму не можна вважати правильною, то зі змістовної точки зору вона має право на існування. Адже незалежно від того, чи на законних підставах особа керує транспортним засобом, чи ні, її діяльність від того не стає менш небезпечною. Проте зумовлюється це фактом використання (законного чи незаконного) особою джерела підвищеної небезпеки, яким є транспортний засіб. В науковій літературі цілком правильно підкреслюється, що суттєвою ознакою будь-якого джерела підвищеної небезпеки є його властивість, яка вказує на високий ступінь ймовірності заподіяння суспільно небезпечних наслідків у випадку порушення правил безпеки.

З розглядуваним питанням пов'язана ще одна проблема. Мова йде про кримінальну відповідальність особи, яка заподіяла шкоду життю чи здоров'ю під час керування транспортним засобом в лісі, полі, автосалоні чи внутрішніх територіях підприємств. Тобто йдеться про ті місця, на які, на нашу думку, формально не поширюються правила дорожнього руху. В цьому відношенні позиція Пленуму також викликає певні застереження. Так, зокрема, в п. 5 названої постанови вказується, що відповідальність за ст. 286 КК настає незалежно від місця, де були допущені порушення правил безпеки дорожнього руху чи експлуатації транспорту, правил водіння або експлуатації машини (на магістралі, шосе, вулиці, залізничному переїзді, полі, території підприємства, у дворі тощо). Разом з тим, треба відзначити, що правила дорожнього руху регламентують поведінку учасників дорожнього руху на тих ділянках місцевості, які спеціально призначені для руху транспортних засобів. Очевидно, що поле, ліс, приміщення автосалонів тощо не можуть вважатися місцями,

спеціально призначеними для руху транспортних засобів. Проте знову ж таки треба погодитися, що суспільна небезпека вчиненого діяння та його наслідків від цього не зменшується, адже мова йде про використання джерела підвищеної небезпеки. І в цьому відношенні не має значення чи використовувався він відповідно до певних правил, чи ні.

Таким чином, вважаємо, що є підстави для того, щоб зробити висновок про необхідність доповнення загальних складів злочинів проти життя та здоров'я, які передбачають заподіяння тілесних ушкоджень чи смерті, новою кваліфікуючою ознакою, яка би вказувала на заподіяння шкоди життю чи здоров'ю особи у зв'язку з використанням джерела підвищеної небезпеки. На нашу думку, така кваліфікуюча ознака поряд з кваліфікуючою ознакою, яка буде вказувати на порушення спеціальних правил безпеки, дозволить відмовитися від значної кількості спеціальних норм, в тому числі і норм, передбачених в Розділі XI Особливої частини КК.

**ДУДОРОВ**  
*Олександр Олексійович*

## **ПРО ВІДМЕЖУВАННЯ НЕЗАКОННОГО ВИДОБУВАННЯ КОРИСНИХ КОПАЛИН ВІД СКЛАДІВ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ**

Протидія правопорушенням у сфері користування надрами здійснюється за допомогою не лише норм кримінального права, а й інших правових заходів. Особливий інтерес викликає адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері надрокористування. De lege ferenda перспективним вважаю шлях усунення існуючих колізій шляхом виключення з відповідних кодексів (КК України і КУпАП) дублюючих нормативних приписів і чіткої диференціації юридичної відповідальності за кримінально карані та адміністративно карані правопорушення. Як зазначає Р. С. Кірін, передбачена КУпАП кількість складів правопорушень, що так чи інакше стосуються сфери видобування корисних копалин, є найбільшою, і на сьогодні за всі види правопорушень, вказаних у ст. 65 КУпАП, встановлено саме адміністративну відповідальність [1, с. 167]. Аналіз чинного адміністративно-деліктного законодавства дозволяє стверджувати, що наразі існує декілька складів адміністративних правопорушень, які є близькими до злочинного видобування корисних копалин та, як наслідок, такими, що здатні породжувати складнощі при кваліфікації вчиненого.

Найбільші такі складнощі викликає ст. 47 КУпАП. Це і не дивно, адже, виходячи зі змісту названої статті, за будь-яке «самовільне корис-