

**Андрієвська Людмила
Олексіївна,**
викладач кафедри
цивільно-правових дисциплін
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ

ОКРЕМІ ПИТАННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ ст. 286 КК УКРАЇНИ

В Україні з кожним роком зростає кількість дорожньо-транспортних пригод, так як транспорт завжди був та залишається джерелом підвищеної небезпеки як для людей, так і для довкілля. Порухення правил безпеки дорожнього руху може спричинити тяжкі наслідки, в числі яких і смерть людини. У кримінальному кодексі України порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, закріплені у статті 286. За цією статтею кваліфікуються порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації всіх транспортних засобів, що підпадають під ознаки механічного транспортного засобу (пасажирські і вантажні автомобілі, трамваї і тролейбуси, автобуси, електромобілі, мотоколяски, мотонарти та ін.).

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. Під загибеллю кількох осіб слід розуміти заповдіння смерті двом або більше особам.

Треба зазначити, що для кваліфікації діяння за ст. 286 КК не має значення місце порушення Правил безпеки руху та експлуатації транспортних засобів. 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, 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].

Вважаємо за необхідне також зазначити, що 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, 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. 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. Кримінальне право України. Особлива частина: Підручник для студ. вищ. навч. закл. / [Бажанов М.І., Баулін Ю.В., Борисов В.І., Гавриш С.Б., Дорош Л.В.]. – 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» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05>.
4. Постанова Верховного Суду України від 20 листопада 2014 року у справі №5-18кс14 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.scourt.gov.ua/clients/vsu/vsu.nsf/%28documents%29/6CFAA28CA22AFD07C2257DB90050BF24>.