

*Щербакова Ганна Володимирівна*  
кандидат юридичних наук  
викладач кафедри нагляду за додержанням  
законів органами, які проводять ОРД,  
дідання та досудове слідство  
Національної академії прокуратури України

## **ПРОБЛЕМА ВСТАНОВЛЕННЯ ТА ДОВЕДЕННЯ ОБ'ЄКТИВНИХ ОЗНАК КРИМІНАЛЬНО-КАРАНОГО ДІЯННЯ, ПЕРЕДБАЧЕНОГО СТ. 276 ТА СТ. 286 КК УКРАЇНИ**

### **Вступ**

В сучасних умовах розвитку суспільства транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення і суспільного виробництва в перевезеннях.

Україна має досить велику і розвинуту транспортну систему, зв'язану з багатьма країнами світу. Цю систему складають повітряний, морський, річковий, залізничний, автомобільний, магістрально-трубопровідний транспорт, метрополітени, розвинута сітка міського та позаміського електричного та різноманітного відомчого транспорту [6].

З розвитком транспорту збільшується потужність транспортних засобів та швидкість їх руху, що має важливе значення для розвитку суспільства. Проте це викликає і негативні явища, оскільки більш тяжкими стають наслідки транспортних аварій, в яких гинуть люди, знищуються матеріальні цінності.

Серед правових заходів у боротьбі зі злочинами на транспорті важливе значення має правильне застосування норм кримінального, кримінально-процесуального законодавства; використання основ науки криміналістики, кримінології, прокурорського нагляду тощо.

**Постановка завдання.** Враховуючи тематичну направленість даної конференції автор ставить перед собою завдання розглянути окремі аспекти кримінально-правової сутності об'єктивних ознак злочину, передбаченого ст.276 та ст. 286 КК України; криміналістичний аспект особливостей доведення наявності об'єктивної сторони вказаних злочинів в діях певної особи (осіб).

### **Виклад основного матеріалу дослідження.**

Дослідженню об'єктивних ознак злочинів, що посягають на безпеку руху та експлуатацію транспорту присвятили свої праці такі вчені, як Б. Боровський, В.Василенко, В.Глістін, М.Грінберг, Б.Даніельбек, С.Домахін, П.Замосковцев, В.Касинюк, В.Квашис, А.Коробеев, Б.Куринов, В.Лук'янов, В.Мальцев, П.Матишевський, В.Навроцький, В.Орлов, Б.Петухов, Н.Романов, І.Скірський, В.Тихий, та ін.

Однак, через невизначеність у поглядах вчених щодо об'єкту та об'єктивної сторони злочину, передбаченого ст. 276 та ст. 286 КК України, однією з головних проблем залишається точне встановлення їх об'єктивних ознак.

Окремі питання, що стосуються розслідування злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів викладені в працях вчених: М.Богатирьова, В.Жульова, Б.Зотова, В.Лисиченка, А.Максутова, В.Мизнікова, В.Мисливого, С.Новікова, В.Панюшкіна, М.Романова, В.Стринжі, Ш.Ярамиш'яна, М.Климчук та ін.

Для того, щоб розпочати розслідування будь-якого злочину спочатку необхідно кваліфікувати кримінально-каране діяння за відповідною статтею КК України, потім належить застосувати відповідну криміналістичну методика розслідування злочинів, а для дотримання процесуальних вимог під час розслідування, треба звертатись до положень кримінально-процесуального законодавства, для профілактики та прогнозування певних видів злочинів – необхідно користуватися положеннями науки кримінології.

На сьогоднішній день ще не забезпечена достатня якість розслідування злочинів даної категорії. В процесі роботи допускаються слідчі помилки, які пов'язані з

неправильною кваліфікацією злочинів, та недостатнім збором доказів. При проведенні слідчих дій не досліджуються якісно та в повному обсязі всі обставини справи. Неповнота та односторонність розслідування призводить до недостатньо обґрунтованих рішень, в результаті чого можливе порушення загальних принципів законності та здійснення правосуддя згідно Конституції України, незаконне притягнення особи до кримінальної відповідальності або її незаконне звільнення.

Як свідчить аналіз слідчої, судової та прокурорської практики, при застосуванні норм, передбачених ст. 276 та ст. 286 трапляються помилки, які порушують принципи і завдання кримінального закону. Для їх попередження важливе значення має узагальнення і вивчення практичного досвіду правоохоронних органів, використання рекомендацій судової практики Верховного Суду України, наукових досліджень фахівців з цієї проблеми.

Нормативно-правовою основою відносин, які пов'язані з діяльністю транспорту є Конституція України, Закон "Про транспорт", Кримінально-процесуальний кодекс та інші кодекси України, відомчі нормативно-правові акти МВС України, а також Постанови Пленуму Верховного суду України, кодекси (статуту) окремих видів транспорту, інші акти законодавства України [ 5; 7; 8; 14; 15; 16; 17; 18].

В юридичних джерелах неоднозначним є трактування сутності безпосереднього об'єкту злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Згідно позицій деяких вчених, таким об'єктом є трудова дисципліна на транспорті [4, с. 87], інші вважають об'єктом не тільки трудову дисципліну, але й безпеку руху [3, с. 72], або вказують на існування двох основних об'єктів: безпека руху, здоров'я і життя людини [10, с.212]. А.Онучін, В.Мальцев стверджують, що безпосереднім об'єктом даного злочину є безпека руху автотранспорту, а додатковим об'єктом, який не визначає і не може визначити його правову природу, є особистість громадян або майно [13, с. 87].

Відзначимо, що деякі наведені вище визначення є дискусійними і можуть бути піддані критиці.

Розглянемо детальніше сутність об'єктивних ознак злочинів передбачених ст. 276, ст. 286 КК України.

У частині 1 ст. 276 дається опис об'єктивної сторони основного складу цього злочину. Вона проявляється в порушенні працівником залізничного, водного або повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспорту. А також у недоброякісному ремонті транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку, якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків.

*До залізничного транспорту належать* - механічний рейковий транспорт, який включає залізничні шляхи сполучення, рухомий склад та їх комунікації. Це також мережа під'їзних шляхів, рухомого складу підприємств і організацій, та метрополітен. *Водний транспорт* - це морський, річковий та озерний транспорт, тобто пасажирські, вантажні, риболовецькі та інші судна (теплоходи, сейнери, буксири тощо), водні шляхи та комунікації. Маломірні судна (човни, байдарки, яхти тощо), незалежно від форми власності на них, не відносяться до водного транспорту в розумінні ст. 276. *Повітряний транспорт* включає повітряні судна - літальні апарати, які тримаються в атмосфері за рахунок їх взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні, і здатні маневрувати в тривимірному просторі (ч.2 ст.15 ПК, прийнятого 4 травня 1993 р.), а саме: літаки, вертольоти, дирижаблі, планери тощо. Структуру повітряного транспорту утворюють аеропорти, аеродроми, вертолітні майданчики та їх комунікації [2, с. 512].

Об'єктивна сторона злочину, передбаченого ст. 276, включає в себе: 1) діяння удвох формах: а) порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту; б) недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку; 2) наслідки, залежно від яких диференційована відповідальність в різних частинах ст. 276; 3) причинний зв'язок між діянням і наслідками, що ним заподіяні.

Під правилами безпеки руху або експлуатації транспорту слід розуміти будь-який нормативно-правовий акт (який може мати назву не лише "правила", а й "інструкція", "положення", "наказ", "настанова" і, звісно ж, "закон", "постанова"), в якому регламентуються вимоги щодо забезпечення руху та експлуатації відповідних видів транспорту.

Порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту полягає у вчиненні дій, заборонених такими правилами, чи навпаки, у невиконанні дій, які належить вчинити відповідно до нормативне закріплених вимог. На залізничному транспорті - це, зокрема, перевищення швидкості; проїзд на забороняючий сигнал; початок руху без дозволу; неподання встановлених сигналів; допуск до поїздки осіб, які не мають належної підготовки, не пройшли медичного огляду чи достатньо не відпочили між поїздками. На водному транспорті - це допуск до судноводіння сторонніх чи належно не підготовлених осіб; відсутності контролю за виконанням розпоряджень; незадовільній організації спостереження за навколишньою обстановкою; невиконанні маршрутів руху чи вказівок осіб, які управляють пересуванням суден; невжитті заходів до відвернення небезпеки. На повітряному транспорті найпоширенішими порушеннями є - перевантаження літаючих засобів; недотримання техніки пілотування; невиконання команд осіб, які управляють повітряним рухом; неправильні вказівки екіпажам повітряних суден; дозвіл на виліт чи посадку в несприятливих (заборонених) метеорологічних умовах тощо.

Наслідки у вигляді створення небезпеки для життя чи здоров'я людей або настання інших тяжких наслідків (ч. 1 ст. 276) - це такі зміни в навколишньому світі, насамперед в технічному стані транспортних засобів та інших об'єктів транспортної інфраструктури, в обстановці руху (зокрема взаємному розташуванні транспортних засобів), в стані, в якому перебувають особи, що керують.

Створення небезпеки, як наслідок злочину, передбачає виникнення не абстрактної, а реальної можливості заподіяння шкоди. Про реальність загрози можуть свідчити, скажімо, такі дані, як відстань, на яку зблизилися в процесі руху транспортні засоби, розмір перевищення дозволеної" в даних умовах швидкості тощо,

Небезпека повинна загрожувати не будь-яким цінностям, а прямо названим в диспозиції ч. 1 ст. 276. Тобто порушення має бути таким, внаслідок якого можуть статися загибель людей або настати інші тяжкі наслідки (зокрема тяжкі тілесні ушкодження, велика матеріальна шкода, перерва у роботі транспорту).

Оскільки заподіяння легкого тілесного ушкодження з необережності за загальним правилом не є кримінально караним, то реальне заподіяння такої шкоди внаслідок аварії на транспорті не тягне кримінальної відповідальності [15].

Причинний зв'язок між порушенням правил безпеки руху або експлуатації транспортних засобів, а також недоброякісним ремонтом і передбаченими ст. 276 наслідками є тоді, коли дія або бездіяльність закономірно, з необхідністю потягли за собою настання наслідків.

Кваліфікуючими ознаками злочину є заподіяння ним: 1) потерпілому середньої тяжкості чи тяжких тілесних ушкоджень; 2) великої матеріальної шкоди (ч. 2 ст. 276), а особливо кваліфікуючою - загибель людей (ч. 3 ст. 276).

Велику матеріальну шкоду становлять вартість знищених транспортних засобів чи витрати на ремонт пошкоджених, вартість інших знищених або пошкоджених матеріальних цінностей, витрати на відновлення руху, витрати на компенсацію за порушення невиконання умов договорів перевезення пасажирів і вантажів, відшкодування особам, які потерпіли внаслідок аварії чи катастрофи, екологічна шкода тощо. Шкода для визнання її великою має бути, принаймні, не меншою, ніж шкода, визначена великою у КК стосовно злочинів проти власності, критерії якої закріплено в примітці 3 до ст. 185 (шкода, яка перевищує в 250 і більше разів неоподатковуваний мінімум доходів громадян на момент вчинення злочину).

Під загибеллю людей розуміється загибель хоча б однієї особи.

Об'єктом злочину, який полягає у порушенні правил дорожнього руху та експлуатації транспорту, є безпека руху та експлуатації транспорту, здоров'я, життя громадян, а також власність.

Діяння в цьому злочині складається з таких форм:

- 1) порушення правил безпеки руху;
- 2) порушення правил експлуатації;
- 3) недоброякісний ремонт технічних засобів транспорту.

Порушення правил експлуатації транспорту полягає у недотриманні габаритів, порядку укладання вантажів та їхнього закріплення, у недотриманні вимог щодо технічного стану засобів транспорту, окремих його механізмів тощо [1, с.271-272].

Діяння з об'єктивної сторони може проявлятися також у недоброякісному ремонті транспортних засобів, шляхів сполучення, споруд на них, засобів сигналізації і зв'язку.

Об'єктивна сторона злочину, передбаченого ст. 286 КК України, полягає в: а) порушенні Правил безпеки руху чи експлуатації транспорту, тобто в порушенні конкретного правила, передбаченого конкретним пунктом правил; б) настанні суспільне небезпечних наслідків - заподіяння смерті чи тілесних ушкоджень учасникам дорожнього руху і в) причинному зв'язку між порушенням правил безпеки руху чи експлуатації транспорту та спричиненими наслідками.

За ст. 286 КК кваліфікуються порушення правил безпеки руху та експлуатації всіх транспортних засобів, що відпадають під ознаки механічного транспортного засобу, тобто пасажирські і вантажні автомобілі, трамваї і тролейбуси, автобуси, електромобілі, мотоциклами, мотонарти та ін.

Порушення Правил безпеки руху або експлуатації фунікулера теж кваліфікується за ст. 286 КК. Не підлягають кримінальній відповідальності за ст. 286 КК водії велосипедів, веломобілів, моторних човнів, катерів, залізничних дрезин та поїздів метрополітену. Порушення Правил безпеки руху водіями велосипедів, моторних човнів та катерів, якщо воно спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки, кваліфікується за ст. 291 КК, а якщо порушення призвело до інших наслідків - за відповідними статтями злочинів проти особи.

Кримінальна відповідальність за ст. 286 КК настає тільки в тих випадках, коли порушення Правил безпеки руху або експлуатації транспортних засобів зумовило заподіяння 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.

Тяжкість тілесних ушкоджень, заподіяних потерпілому, та причину смерті визначає судово-медична експертиза.

Діяння особи (осіб) кваліфікується за ст. 276 або ст. 286 КК лише в тому випадку, коли факт вчиненого злочину встановлено та доведено. З'ясувати наявність факту такого порушення - головне питання, яке має бути вирішене в кожній кримінальній справі. Якщо факт порушення не встановлений і не доведений, притягнути особу (осіб), за ознаками вказаних злочинів, до кримінальної відповідальності неможливо.

При кваліфікації діяння за ст. 286 КК в процесуальних документах необхідно встановити і зазначити у порушенні яких Правил безпеки руху чи експлуатації транспорту визнається винною особа, у чому конкретно виявилось порушення. Без такої конкретизації обвинувачення кримінальна справа за ст. 286 КК не може розслідуватися і підлягає поверненню на додаткове розслідування.

Важливе значення для доведення об'єктивної сторони вказаних злочинів мають первинні документи, які складають слідчими на місці події: протокол огляду місця дорожньо-транспортної пригоди, схема місця події, протоколи огляду транспортних засобів та інші документи, без яких немає змоги відтворити обстановку події та її обставини, провести судово - автотехнічну, судово - трасологічну та інші експертизи, встановити механізм дорожньо-транспортної пригоди. У багатьох випадках протоколи

огляду місця події і схеми до них, як показує вивчення матеріалів практики, складаються недбало, в них часто не складаються план-схеми з розташуванням транспортних засобів, слідів їх гальмування, місцем їх зіткнення, наявність світлофорів, дорожніх знаків, стану покриття дороги. Не завжди фотографуються місце пригоди, транспортні засоби, не вилучаються речові докази тощо.

При кваліфікації діяння за ст. 286 КК необхідно ретельно перевірити, встановити і довести, у чому саме полягає порушення водієм Правил безпеки руху. Для цього потрібно максимально з'ясувати всі обставини вчиненого діяння. Всі ці обставини мають у багатьох випадках важливе значення для висновку про склад злочину та його кваліфікацію. Як свідчить практика, частіше недостатньо визначаються і фіксуються розташування транспортних засобів при зіткненні чи наїзді, смуга руху транспортного засобу, місцезнаходження потерпілих, конкретна дорожньо-транспортна обстановка, що склалася перед пригодою. У свою чергу, це, як правило, тягне за собою кримінально-правові помилки в оцінці ситуації та кваліфікації діяння.

Слід мати на увазі, що згідно з приміткою до ст. 286 КК України під транспортними засобами у цій статті слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби [15].

До транспортного засобу згідно Правил дорожнього руху відноситься пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів [16, с. 10].

В.О. Навроцький вважає, що об'єктивна сторона злочину, передбаченого ст. 286 КК України включає такі обов'язкові ознаки: 1) діяння; 2) обстановку; 3) наслідки; 4) причинний зв'язок між діянням і наслідками. [12, с.734].

Вважаємо, що такі твердження автора є дискусійними. В структурі дорожньо-транспортної пригоди доцільно визнати диференціювання її стадій розвитку, кожна з яких складає етап – подію, пов'язаний із виникненням загрози безпеці руху. З криміналістичної точки зору, аварійна обстановка – це стадія дорожньої пригоди, для якої характерним є настання неузгодженості дій водія з відповідним функціонуванням транспорту, що ним керується, або динамічним процесом в оточуючому середовищі [13, с. 30].

Відповідно з кримінально-правової точки зору, нам представляється, що не існує необхідності включати „обстановку”, як один з елементів механізму дорожньо-транспортної пригоди до кола ознак об'єктивної сторони злочину, передбаченого ст. 286 КК України. До того ж, особа може нести відповідальність за ст.286 КК України у тому разі, коли транспортна подія пов'язана з порушенням правил безпеки руху і експлуатації транспорту. Якщо ж зазначена особа порушила правила при проведенні певних робіт, техніки безпеки чи інші правила охорони праці, хоч би ці порушення і були допущені під час руху машини, то дії винного слід кваліфікувати за статтями Кримінального кодексу, які передбачають відповідальність за порушення даних правил, а у відповідних випадках - за злочини проти життя і здоров'я громадян, знищення або пошкодження майна.

Підтримуємо позицію вчених, згідно з якою, злочин, передбачений ст. 286 КК України з об'єктивної сторони може бути вчинений як дією, так і шляхом бездіяльності. При цьому, неможливо дати вичерпний перелік всіх порушень, що утворюють об'єктивну сторону складу даного злочину. На підтвердження нашої думки, законодавець і формулює диспозицію ст. 286 КК України як бланкетну. Однак, логічним представляється і питання про те, які правила мав на увазі законодавець, конструюючи ст. 286 КК України – які саме правила безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту?

Зазначимо, що наведений у ст. 286 КК України перелік кримінально караних наслідків порушень правил безпеки дорожнього руху і експлуатації транспорту є вичерпним. Закон диференціює відповідальність за ст. 286 КК України в залежності від тяжкості наслідків, що настали, тому вони мають істотне значення при визначенні об'єктивної сторони і кваліфікації злочину. В складі, передбаченому ч. 1 ст. 286 КК

України такі наслідки представляють собою середньої тяжкості тілесні ушкодження. Наслідки у вигляді тяжких тілесних ушкоджень, спричинення смерті потерпілому (ч. 2 ст. 286 КК України) або загибелі кількох осіб (ч. 3 ст. 286 КК України) законом визначені чітко і розглядаються в якості кваліфікуючих ознак складу злочину. 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 заповідання смерті двом або більше особам.

Обов'язковою ознакою складу злочину, передбаченого ст. 286 КК України, є причинний зв'язок між порушеннями правил безпеки дорожнього руху і експлуатації транспорту та наслідками, що настали в результаті таких порушень.

Аналіз слідчої та судової практики показує, що органи досудового слідства припускаються помилок при кваліфікації діянь, передбачених ст. 286 КК, притягуючи до кримінальної відповідальності водіїв, які не вчинили порушень Правил безпеки руху та експлуатації транспортних засобів. Формула такого звинувачення виражається переважно вказівкою на можливість запобігти аварії, зіткненню, наїзду тощо. При цьому зовсім не вирішуються питання, чи був зобов'язаний водій у конкретній обстановці, що склалася, вжити певних заходів, чи були перешкодою руху.

Якщо обґрунтовувати обвинувачення і відповідальність тільки можливістю запобігти шкідливим наслідкам, то така можливість є завжди у кожного водія: не виїжджати з гаража. Але транспорт має конкретне соціально-економічне призначення - перевозити пасажирів і вантажі. Цільове призначення Правил дорожнього руху полягає саме в тому, що вони регулюють рух, надаючи одним водіям право проїзду і зобов'язуючи інших пропустити, дати дорогу [9, с.278-279].

Слід зазначити, що кілька водіїв можуть бути визнані винними в одній дорожньо-транспортній пригоді лише за наявності в діях кожного з них усіх ознак складу злочину, передбаченого ст. 286 КК.

Заповідання передбаченої ст. 286 КК шкоди кваліфікується за відповідною частиною цієї статті тільки в тому разі, коли такі наслідки є результатом порушення Правил безпеки руху транспортних засобів, коли вони використовувались для виконання транспортних робіт. Якщо така шкода була заповідана при виконанні нетранспортних робіт, діяння кваліфікується за статтями про злочин проти особи.

Треба зазначити, що для кваліфікації діяння за ст. 286 КК не має значення місце порушення Правил безпеки руху та експлуатації транспортних засобів. Місце вчинення автотранспортного злочину не може впливати на юридичну оцінку скоєного, якщо транспортний засіб не використовувався для проведення певних нетранспортних робіт. Але органи досудового слідства та суди не завжди враховують це положення [1, с.283].

Тому, при кваліфікації діяння за ст. 286 КК дуже важливо з'ясувати, які саме правила порушив водій транспортного засобу: Правила виконання певних робіт, Правила техніки безпеки чи інші Правила охорони праці, Правила дорожнього руху тощо.

Часто передбачені ст. 286 КК наслідки настають при одночасному порушенні Правил безпеки руху кількома учасниками дорожнього руху (водіями, пішоходами, пасажиром та іншими особами). У такому випадку всі особи, винні в порушенні Правил безпеки руху, підлягають кримінальній відповідальності за ст. 286 або ст. 291 КК.

Водій не підлягає відповідальності, якщо шкідливі наслідки настали не через порушення ним Правил безпеки руху, а через грубу необережність потерпілого.

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, а в тому разі, коли смерть двох і більше осіб є наслідком тієї самої транспортної події, тобто одного з пов'язаних між

собою кількох порушень Правил безпеки руху та експлуатації транспорту, - за ч. 3 ст. 286 КК.<sup>1</sup> 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). При цьому відповідальність водія за ч. 3 ст. 135 КК настає незалежно від того, чи могли інші особи надати потерпілому допомогу.

Якщо в діях водія немає складу злочину, передбаченого ст. 286 КК, 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.

За результатами дослідження нами були сформульовані наступні **висновки**.

Проблема правильної кваліфікації досліджуваних видів злочинів є однією з необхідних умов дотримання принципу законності в діяльності правоохоронних органів щодо розслідування цих злочинів, постановленні судами вироків. Правильна кваліфікація злочину в повній мірі залежить від правильності встановлення об'єктивних ознак його складу: об'єкту та об'єктивної сторони.

Вважаємо, що викладена раніше думка про наявність трьох елементів об'єктивної сторони злочину, передбаченого ст. 276 та ст. 286 КК України, є такою, що відповідає дійсності. Тобто об'єктивна сторона цих злочинів полягає в: а) порушенні Правил безпеки руху чи експлуатації транспорту, тобто в порушенні конкретного правила, передбаченого конкретним пунктом правил; б) настанні суспільно - небезпечних наслідків і в) причинному зв'язку між порушенням та спричиненими наслідками.

Основним безпосереднім об'єктом злочину, передбаченого ст. 276, є безпека руху або експлуатації залізничного, водного або повітряного транспорту. Його додатковим факультативним об'єктом можуть виступати життя і здоров'я особи; власність, довкілля, інші блага.

Основним безпосереднім об'єктом злочину, передбаченого ст. 286 КК України, є безпека руху і експлуатація автомобільного та деяких інших видів транспорту, включаючи в себе відносини, пов'язані з охороною життя і здоров'я людей.

Для встановлення причинного зв'язку при порушенні правил безпеки дорожнього руху і експлуатації транспорту слід керуватись наступним: 1) питання про причинний зв'язок повинно ставитись тільки після встановлення факту порушення правил безпеки дорожнього руху і експлуатації транспорту та з'ясування об'єму, характеру шкідливих наслідків; 2) причинний зв'язок повинен встановлюватись між діянням (бездіяльністю) у формі порушення відповідних правил і шкідливими наслідками; 3) порушення відповідних правил обов'язково повинно передувати спричиненню шкідливих наслідків, а також повинно бути необхідною умовою їх настання; 4) причинний зв'язок повинен мати тільки прямий характер; 5) необхідним є визначення ролі і значення причин порушення відповідних правил, не пов'язаних з поведінкою порушника і його волею, визначення ступеня участі водія у настанні наслідків.

Певне значення для юридичної практики має і судовий прецедент - тобто рішення суду у конкретній кримінальній справі. Однак вивчення та теоретичне осмислення судової практики здійснюється поки що недостатньо. Для того, щоб, цей важливий і цінний практичний досвід використовувався практика повинна отримувати необхідні наукові рекомендації. Існує нагальна потреба в підготовці відповідних пропозицій щодо подальшого вдосконалення кримінального законодавства України та практики його застосування.

Вважаємо доречним висловлення пропозиції, спрямованої на внесення змін до ч. 1 ст. 276 КК України, там де вказується про "створення небезпеки для життя" Законодавцю необхідно або максимально конкретизувати та чітко визначити в законі те, які дії слід вважати „створенням небезпеки для життя або здоров'я людей”, або взагалі декримізувати це діяння, передбачивши за його вчинення адміністративну

відповідальність. Слідчі на практиці не завжди користуються єдиним роз'ясненням з цього приводу, що міститься у постанові пленуму Верховного Суду України, це у свою чергу викликає проблеми доведення наявності об'єктивної сторони злочину передбаченого ч. 1 ст. 276 КК України.

З метою покращення якості розкриття та розслідування злочинів даної категорії є доцільним вдосконалення та законодавче врегулювання відомчого контролю та прокурорського нагляду за додержанням законів у діяльності слідчого у вказаній категорії кримінальних справ.

В доповіді були розкриті лише окремі питання, досліджуємої проблематики, яка є многогранною та потребує подальшої розробки.

#### **Список використаних джерел.**

1. 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 / М.І. Бажанов (ред.). — К. : Юрінком Інтер, 2001. - 494с.
2. Бойко А. М., Брич Л. П., Гришук В. К., Дудоров О. О., Мельник М. І. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України від 5 квітня 2001 року / М.І. Мельник (ред.), М.І. Хавронюк (ред.). — К. : Каннон, 2001. — 1104с.
3. Василенко В.И. Ответственность за нарушение трудовой дисциплины на автомобильном транспорте по советскому уголовному праву: Дис. ... канд. юрид. наук. – К., 1959. – 195 с.
4. Даниэльбек Б.В. Транспортные преступления по советскому уголовному законодательству: Дис. ... канд. юрид. наук. – М., 1949. – 203 с.
5. Закон України " Про залізничний транспорт" від 4 липня 1996 р.
6. Закон України "Про транспорт" від 10 листопада 1994 р. // Закони України. - Том 7. - К., 1997. - с. 393-405.
7. Закон України "Про дорожній рух" від 30 червня 1993 р. // Відомості Верховної Ради. – 1993. – № 31. - Ст. 338.
8. Конституція України: Прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. – К.: Хрінком - Інтер, 2001. – 80 с.
9. Коржанський М.Й. Кримінальне право і законодавство України. Частина Особлива: Курс лекцій / М.Й. Коржанський (ред.). — К.: Атіка, 2001. — 542с.
10. Лукьянов В.В. Обеспечение безопасности дорожного движения: Учебное пособие. – М.: МВД СССР, 1979. – 376 с.
11. Малинин В.Б. Причинная связь в уголовном праве. – СПб.: Издательство "Юридический центр Пресс", 2000. – 316 с.
12. 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.
13. Онучин А.П. Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с учетом ситуационных факторов. – Свердловск: Изд-во Уральского ун-та, 1987. – 184 с.
14. Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 р. // Закони України. - Том 5. - К, 1996. - с. 128-136.
15. Постанова Пленуму Верховного Суду України №7 від 23 грудня 2005 р. „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”.
16. Правила дорожнього руху. – К.: Парламентське вид-во, 2002. – 80 с.
17. Правила технічної експлуатації залізниць України. Затверджені наказом МТ № 411 від 20 грудня 1996 р.
18. Статут залізниць України. Затверджений постановою КМ №457 від 6 квітня 1998 р.