

Отже, «чорний ящик» має вагоме значення для розслідування авіаційних катастроф. А саме, самописець фіксує обстановку польоту, роботу технічних бортових систем, технічного стану літального апарату, сторонніх сигналів, повідомлень з моменту перебування повітряного судна у просторі і до моменту авіакатастрофи літального апарату з пасажирами та складом екіпажу на борту.

#### *Література*

1. Як влаштована «чорна скринька». Токар: веб-сайт. URL: <https://tokar.ua/read/39673>

2. Чому бортові самописці називають чорними скриньками і як їх влаштовано. Zik: веб-сайт. URL: [https://zik.ua/news/2020/01/14/chomu\\_bortovi\\_samopystsi\\_nazyvaiut\\_chornymy\\_iashchykamy\\_i\\_iak\\_vony\\_vlashtovani\\_954617](https://zik.ua/news/2020/01/14/chomu_bortovi_samopystsi_nazyvaiut_chornymy_iashchykamy_i_iak_vony_vlashtovani_954617)

УДК 343.3/.7(043.2)

**Паламарчук А.М.**, студентка,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Лисько Т.Д., к.ю.н.

### **ОСОБЛИВОСТІ ВСТАНОВЛЕННЯ ПРИЧИНОВОГО ЗВ'ЯЗКУ В АВТОТРАНСПОРТНИХ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕННЯХ**

До автотранспортних кримінальних правопорушень слід віднести передбачені законом про кримінальну відповідальність суспільно небезпечні діяння, що посягають на суспільні відносини, які забезпечують безпеку руху й експлуатації залізничного, повітряного, водного, автомобільного, міського електричного, а також магістрального трубопроводного транспорту. Відокремлення цієї категорії злочинів у самостійний розділ Особливої частини Кримінального кодексу України лише підкреслює значущість та змістовність боротьби з транспортними кримінальними правопорушеннями на сучасному етапі вдосконалення кримінально-правових норм.

Найпоширеніший склад кримінального правопорушення у транспортній сфері – порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України).

Серед основних та проблемних питань кримінальної відповідальності за вказану категорію суспільно-небезпечних діянь є встановлення причинового зв'язку між суспільно-небезпечним

діянням та наслідками. Наслідки у виді заподіяння шкоди життю або здоров'ю особи виступають головною криміноутворюючою ознакою цього складу кримінального правопорушення. Саме вони дозволяють відмежувати склад кримінального правопорушення, передбачений у ст. 286 КК України, від адміністративних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту [1, с. 142].

У кримінальному праві під причиновим зв'язком слід розуміти об'єктивно існуючий зв'язок між діянням – дією або бездіяльністю (причиною) – і суспільно небезпечними наслідками (наслідком), коли дія або бездіяльність викликає (породжує) настання суспільно небезпечного наслідку [2, с. 136].

Особливістю причинового зв'язку у кримінальних правопорушеннях проти безпеки руху та експлуатації транспорту є ускладненість цього зв'язку поведінкою самого потерпілого, наявністю «вимушеної» поведінки інших учасників дорожнього руху, наявності причинового зв'язку між наслідками та діями кількох водіїв тощо. Певні правові орієнтири щодо вирішення таких складних питань містяться у постанові Пленуму ВСУ [3], зокрема, щодо кваліфікації порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту двома або більше водіями транспортних засобів.

Проаналізувавши судову практику, можемо зробити висновок, що суди не завжди правильно встановлюють причиновий зв'язок у кримінальних правопорушеннях, що посягають на безпеку дорожнього руху та експлуатацію транспорту. Підтвердженням цього є чисельні роз'яснення Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду. Так, зокрема, в одній із постанов наголошується, що у випадку виникнення ДТП за участю декількох водіїв наявність чи відсутність в їх діях складу кримінального правопорушення, передбаченого відповідними частинами ст. 286 КК України, потребує встановлення причинного зв'язку між діянням (порушенням правил безпеки дорожнього руху) *кожного* з них та наслідками, що настали, дослідження характеру та черговості порушень, які вчинив кожен із водіїв, того, хто з них створив небезпечну дорожню обстановку (аварійну ситуацію), тобто з'ясування ступеня участі (внеску) кожного з них у спричиненні злочинного наслідку. Колегія суддів ККС звернула увагу на те, що причинний зв'язок в автотранспортних злочинах відрізняється тим, що він встановлюється не між діями водія та наслідками, що настали, а між *порушеннями правил дорожнього руху й відповідними наслідками*. При цьому виключається кримінальна відповідальність особи, яка порушила правила дорожнього руху

вимушено, через створення аварійної ситуації іншою особою, яка була учасником дорожнього руху [4].

Слід відзначити поширеність такої ситуації у судовій практиці, коли суспільно-небезпечні наслідки стають результатом спільних (проте неузгоджених між собою) дій різних учасників дорожнього руху. Такий причиновий зв'язок носить опосередкований характер, однак його недостатньо для обґрунтування кримінальної відповідальності за ст. 286 КК України. Однак наголошуємо, що ВСУ неодноразово розглядав подібні кейси про обопільне спричинення суспільно небезпечних наслідків необережною поведінкою кількох учасників дорожнього руху, проте такі діяння отримували різну правову оцінку. Така ситуація ускладнює вироблення однакової судової практики застосування ст. 286 КК України.

### *Література*

1. Данилевський А.О. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Правовий часопис Донбасу*. 2018. № 2 (63). С. 142-149.

2. Кримінальне право України. Загальна частина / М.І. Бажанов, Ю.В. Баулін, В.І. Борисов та ін. Київ: Юрінком Інтер, 2005. 480 с.

3. 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» від 23 груд. 2005 р. № 14. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05#Text>

4. Постанова Третьої судової палати Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду від 6 жовт. 2019 р. Справа № 163/1753/17. Провадження № 51-3182 км 19. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/85075551>

УДК 343.214(043.2)

**Парасюк М.В.**, студентка,  
Львівський національний університет ім. І. Франка,  
м. Львів, Україна  
Науковий керівник: Броневицька О.М., к.ю.н., доцент

## **КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВЕ ЗНАЧЕННЯ ПОВІТРЯНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ**

Кримінально-правова природа норм іншогогалузевого законодавства, на які міститься посилання у диспозиції