

МИСЛИВИЙ В. А.,

доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри публічного права
(Національний технічний університет
України «Київський політехнічний
інститут імені Ігоря Сікорського»)

УДК 343.346.2

ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ ЯК ПРЕДМЕТ ЗЛОЧИНІВ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ Й ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

У статті досліджується поняття транспортного засобу у складах злочинів проти безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту. Розглядається генеза цього поняття як предмета злочину та його значення в судовій практиці. Аналізуються ознаки та класифікація транспортних засобів, пропонується їх визначення в кримінальному законі.

Ключові слова: дорожньо-транспортний злочин, предмет злочину, моторний транспортний засіб.

В статье исследуется понятие транспортного средства в составах преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта. Рассматривается развитие этого понятия как предмета преступления и его значение в судебной практике. Анализируются признаки и классификация транспортных средств, предлагается их определение в уголовном законе.

Ключевые слова: дорожно-транспортное преступление, предмет преступления, моторное транспортное средство.

The article deals with the concept of a vehicle in corpus delicti against road safety and transport operation. The author has exposed the genesis of this concept as the crime subject and its significance in judicial practice. He has analyzed signs and classification of vehicles, and has proposed their definition in criminal law.

Key words: road traffic crime, crime subject, motor vehicle.

Вступ. Охорону безпечного функціонування транспорту в чинному Кримінальному кодексі України (далі – КК України) вперше передбачив окремий Розділ XI «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту». Значну частку в ньому займають норми зі складами злочинів проти безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту, що вчиняються на автомобільному транспорті, міському електричному та деяких інших видах транспорту, тобто діяння, передбачені ст. 286–291 КК України, предметом яких є транспортний засіб. Транспортний засіб як предмет указаних злочинів вимагає окремої уваги, оскільки розвиток техніки показує, що сучасні транспортні засоби характеризуються різними конструктивними особливостями та потужністю, а це впливає на кримінально-правову оцінку вказаних діянь.

Постановка завдання. У ст. 286 КК України, за якою кваліфікується найбільша кількість таких діянь, передбачено примітку, в якій визначено, при керуванні якими транспортними засобами може бути вчинено дорожньо-транспортні злочини. Отже, транспортний засіб виступає обов'язковим атрибутивним елементом суспільних відносин у сфері функціонування транспорту. У зв'язку з цим для кримінально-правової теорії та практики застосування ст. 286–291 КК України важливе значення має оптимальне визначення поняття транспортного засобу як предмета вказаних злочинів.



Результати дослідження. Розгляд генези цього предмета показує, що попереднє кримінальне законодавство, зокрема ст. 215 КК УРСР 1960 р., на момент набуття ним чинності не містило поняття транспортного засобу, а лише називало його види через таке формулювання: «порушення працівником автотранспорту і міського електротранспорту правил безпеки руху й експлуатації транспорту». Тим самим бланкетна диспозиція вимагала звернення до відповідних правових актів. Діяльність вказаних видів транспорту за радянської доби на законодавчому рівні не регулювалася, тому найбільш поширеними нормативними актами були «Правила руху по вулицях міст, населених пунктів і дорогах СРСР», «Правила технічної експлуатації рухомого складу автомобільного транспорту», «Правила технічної експлуатації тролейбуса», «Правила технічної експлуатації трамвая», а також значна кількість інструкцій з експлуатації транспортних засобів, у т. ч. і підприємств-виробників. Взагалі в СРСР у цій сфері діяло близько 300 союзних, республіканських, міжвідомчих, відомчих, галузевих та інших нормативних актів.

Перелік засобів автотранспорту містили «Правила руху по вулицях міст, населених пунктів і дорогах СРСР» через поняття механічного транспортного засобу, а саме: всі види автомобілів, мотоциклів і мопедів із робочим об'ємом двигуна понад 49,8 куб. см. Велосипеди, у т. ч. обладнані двигуном із робочим об'ємом меншим за вказаний, механічними транспортними засобами не вважалися.

Обмежене визначення видів транспортних засобів у кримінальному законі викликало жваву дискусію відомих учених, зокрема М.С. Алексєєва, О.Б. Курінова, І.Г. Маландіна, І.Х. Максимова, Г.А. Домахіна та ін. Адже виникало питання віднесення до цих предметів тракторів, екскаваторів та інших транспортних засобів, які не лише використовувалися у виробничих сферах, а й за необхідності пересувалися дорожньою мережею. До транспортних засобів (у розумінні ст. 215 КК УРСР) пропонувалося відносити вантажні і легкові автомобілі, трактори, різні саморушні транспортери, тролейбуси, автобуси, метро, трамваї, мотоцикли, моторолери, а також інші механізми, призначені для транспортування вантажів і пасажирів [1, с. 9].

Відразу ж відзначимо, що за радянської доби прибічники віднесення метрополітену до міського електротранспорту не знайшли підтримки цієї позиції, оскільки він, з урахуванням специфіки його функціонування, належав до залізничного транспорту і перебував у віданні Міністерства шляхів сполучення СРСР (залізниці). Зі зміною суспільних відносин в Україні ст. 21 Закону України «Про транспорт» визначила, що «єдину транспортну систему України становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у т. ч. метрополітен)». Отже, буквальне тлумачення норми закону дає підстави відносити метрополітен до міського електричного транспорту, підтвердженням чого також є його перебування у комунальній власності. Інші запропоновані конструкції, на кшталт «механізми, призначені для транспортування вантажів і пасажирів» та «різного роду саморушні транспортери», були обґрунтовано визнані неприйнятними через їх не зовсім чітку визначеність [2, с. 128].

Надалі, враховуючи потреби практики, законодавець розширив перелік видів транспортних засобів у диспозиції ст. 215 КК УРСР, додавши терміни «трактор чи інша самохідна машина», проте й вони залишалися досить загальними. Нарешті, після десяти років накопичення судової практики, Верховний Суд СРСР роз'яснив судам союзних республік, що під «іншою самохідною машиною» в цих злочинах слід розуміти будь-які дорожні, будівельні, сільськогосподарські та інші спеціальні машини (екскаватор, грейдер, автокран, скрепер, автотранспортувач і т. п.) [3, с. 550]. Таке роз'яснення краще орієнтувало судову практику, хоча залишало потреби подальшого пошуку поняття транспортного засобу та його критеріїв. Тим паче, що кримінальні кодекси Казахської, Вірменської та Молдавської союзних республік, на відміну від інших, передбачали такі окремі глави, як «Транспортні злочини». Ст. 174 КК Вірменської РСР, а також ст. 2081 КК Азербайджанської РСР містили норми про відповідальність механізаторів за порушення правил експлуатації тракторів, комбайнів та інших механізмів [4, с. 400]. Були відмінності й у КК інших республік, зокрема ст. 247



КК Литовської РСР передбачала спеціальну норму про порушення водієм трактора, бульдозера, екскаватора та інших самохідних машин правил безпеки виробництва або пересування.

Сумнів стосувався обґрунтованості терміна «міський електротранспорт» з огляду на розвиток електромобілей, оскільки їх віднесення до «міського» транспорту виглядало штучним. Іншим підтвердженням цього було існування в Україні тролейбусної траси «Сімферополь – Ялта» (єдиної тоді в СРСР та Європі), рухомий склад якої лише умовно належав до «міського електротранспорту», адже 95-кілометровий маршрут тролейбусів із середнім навантаженням перевезень до 10 млн пасажирів на рік проходив переважно поза межами міст та інших населених пунктів [5, с. 9].

У 1985 р. до ст. 215 КК УРСР було включено примітку, що містила законодавче визначення поняття транспортного засобу, під яким у цій статті та ст. 2152, 2153 і 2154 КК УРСР слід було розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби [6, с. 12].

Із прийняттям КК України 2001 р. у ст. 286 «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» законодавець сформулював її диспозицію як: «порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом», обґрунтовано відмовившись від уразливих ознак попередньої ст. 215 КК 1960 р. Водночас з урахуванням позитивного досвіду у статті залишено примітку, в якій поняття транспортного засобу сформульовано таким чином: «під транспортними засобами, зазначеними у цій статті та ст. 287, 289 і 290, слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби».

Такий підхід не вніс принципові зміни до поняття транспортного засобу у кримінальному законі, але з часом отримав розширене тлумачення у постанові 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 грудня 2005 р. № 14, в абз. 1 п. 2 якої зазначалося, що під час розгляду кримінальних справ зазначеної категорії (ст. 286–289, 415 КК України) суди мають ураховувати положення правових норм, у яких визначено поняття «транспортні засоби», зокрема примітку ст. 286 КК та п. 1.10 Правил дорожнього руху (далі – ПДР), затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. Виходячи з цих положень, транспортними засобами, про які йдеться у ст. 286, 287, 289, 290 КК, враховуючи роз'яснення цієї постанови, слід вважати всі види автомобілів, трактори й інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби, що приводяться в рух за допомогою двигуна з робочим об'ємом 50 куб. см і більше або електродвигуна потужністю понад 3 кВт.

У другому абзаці цього пункту наводився найбільш докладний за весь час перелік таких транспортних засобів: усі види автобусів; усі види автомобілів, у т. ч. спеціальні і спеціалізовані (наприклад, санітарні, пожежні, спортивні, поливальні, автокрани, навантажувачі); трактори – самохідні машини (колісні або на гусеничному ході), призначені для перевезення вантажів чи виконання сільськогосподарських, будівельних, лісових та інших робіт; самохідні машини, призначені для виконання сільськогосподарських, дорожніх, будівельних, меліоративних і лісових робіт, – комбайни, грейдери, бульдозери, екскаватори, крани та ін.; міський електротранспорт – трамваї і тролейбуси, в т. ч. пасажирські, вантажні, ремонтні, спеціального обслуговування, колієукладачі, мотоцикли, зокрема дорожні, спортивні, спеціального призначення, з боковим причепом або без нього; моторолери, мотоколяски й інші механічні транспортні засоби – всюдиходи, аеросани, амфібії тощо.

Нарешті відзначалося, що не є транспортними засобами мопеди, велосипеди з двигуном із робочим обсягом до 50 куб. см, рухомий склад метрополітену, фунікулера та інших видів залізниць [7, с. 6–11]. Що стосується фунікулера, то навряд чи можна погодитися з його віднесенням до залізничного транспорту, оскільки за своїми соціальними та технологічними ознаками він є міським електричним транспортом.



Наступною постановою Пленум Верховного Суду України від 19 грудня 2008 р. № 18 зміст вказаного пункту було суттєво скорочено, а саме: «під час розгляду кримінальних справ зазначеної категорії суди мають ураховувати положення правових норм, у яких визначено поняття «транспортні засоби», зокрема примітки до ст. 286 КК та п. 1.10 ПДР, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306». Інші вищенаведені абзаци цього пункту були виключені [8, с. 3].

Таким чином, наведене поняття транспортного засобу підтвердило його симбіоз, що складається з кримінально-правових та адміністративно-правових приписів понять «транспортний засіб» (ст. 286 КК) і «механічний транспортний засіб» (п. 10.1 ПДР), який містить поєднання окремих видів транспортних засобів та ознак їх потужності, що в цілому забезпечувало уникнення складнощів у кримінально-правовому аналізі вказаних злочинів.

На початку XXI ст. в Україні поширився малопотужний мототранспорт (мопеди, скутери тощо) з об'ємом двигуна до 50 куб. см, за участю якого відбулося зростання кількості ДТП, що вчинювалися переважно неповнолітніми особами, які не були зобов'язані навчатися керуванню транспортними засобами цієї категорії й одержувати право на керування ними. Розкриття таких пригод ускладнювалося відсутністю їх обов'язкової державної реєстрації. За цих та інших обставин постановою Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2011 р. № 1029 в ПДР було внесено зміни та доповнення, згідно з якими «механічний транспортний засіб» (п. 1.10 ПДР) визначено як транспортний засіб, що приводиться в рух за допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт. П. 2.13 ПДР передбачив, що право на керування транспортними засобами особам може бути надано: мототранспортними засобами (категорії А1) – з 16-річного віку, а також визначив транспортні засоби цієї категорії – мопеди, моторолери та інші двоколісні транспортні засоби, які мають двигун із робочим об'ємом до 50 куб. см або електродвигун потужністю до 4 кВт [9].

Зазначені зміни щодо видів транспортних засобів та ознак їх потужності у понятті «механічний транспортний засіб» призвели до перегляду кримінально-правової оцінки цих діянь, оскільки мопеди, моторолери та інші двоколісні транспортні засоби з робочим об'ємом двигуна до 50 куб. см або електродвигуном потужністю понад 3 кВт стали зараховуватися до предметів злочинів, передбачених ст. 286, 287, 289, 290 КК України.

Очевидно, що з цього приводу Верховному Суду України було доцільно надати відповідні роз'яснення у чинній постанові щодо застосування кримінального законодавства у кваліфікації злочинів проти безпеки руху й експлуатації транспорту, проте такої реакції вищого судового органу не відбулося. Водночас аналіз слідчої та судової практики показав, що органи досудового розслідування і суди не завжди враховують зміни, внесені вказаною урядовою постановою до ПДР, що призводить до помилок у кваліфікації дорожньо-транспортних злочинів, а відтак порушення законності.

З цього приводу можна навести типовий приклад. Підсудний Х. 11 серпня 2012 р., керуючи моторолером марки «Пантера», об'ємом 49,9 куб. см, рухаючись вулицею, грубо порушив вимоги п. 12.1, 12.3 та 13.1 ПДР, з моменту виникнення для нього небезпеки для руху не впорався з керуванням, не витримавши безпечної дистанції та безпечної інтервалу, допустив наїзд на велосипедиста, який рухався в попутному напрямку. Внаслідок наїзду потерпілий отримав тілесні ушкодження середнього ступеню тяжкості. Органом досудового розслідування і судом дії Х. кваліфіковано за ст. 291 КК України як порушення чинних на транспорті правил, що спричинило тяжкі наслідки [10]. Проте, враховуючи, що мопед, яким керував Х., вважається механічним транспортним засобом, дії обвинуваченого слід було розглядати як порушення правил безпеки дорожнього руху та кваліфікувати за ч. 1 ст. 286 КК України.

Водночас у слідчій і судовій практиці набули поширення випадки суперечливого підходу до кримінально-правової оцінки транспортного засобу як предмета злочину, зокрема з приводу посягань на такі транспортні засоби, як мопеди, скутери, моторолери з обсягом двигуна до 50 куб. см.



За низкою проваджень можна спостерігати, що одні суди у кваліфікації діянь, пов'язаних із незаконним заволодінням таких предметів, застосовували ст. 289 КК «Незаконне заволодіння транспортним засобом», тоді як за вироками інших діяння щодо аналогічних предметів кваліфікувалися як крадіжка чужого майна (ст. 185 КК України). Так, суд визнав підсудного невинуватим у вчиненні злочину, передбаченого ч. 2 ст. 289 КК України, та виправдав за відсутністю в його діянні складу злочину, мотивуючи свій висновок тим, що мопед, яким він заволодів, має робочий об'єм двигуна до 50 куб. см, а отже, не є предметом злочину, оскільки останній не є механічним транспортним засобом у розумінні п. 1.10. ПДР і не входить до переліку транспортних засобів, зазначених у примітці ст. 286 КК [11]. Проте очевидно, що таке рішення суду є помилковим, оскільки мопеди з робочим об'ємом двигуна до 50 куб. см віднесені до механічних транспортних засобів, а відтак є предметами злочину, передбаченого ст. 289 КК. Такі непоодинокі випадки помилкової кваліфікації вимагають від практичних працівників професійної уваги до змін, що відбуваються у нормативних актах, а з іншого боку – належної організаційно-інформаційної роботи відповідних підрозділів із питань законодавчого та нормативного забезпечення працівників досудового розслідування та суду.

У цьому ж контексті розгляд транспортного засобу як предмета злочину загострює й іншу проблему, що тісно пов'язана з об'єктом незаконного заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України). Адже, як не парадоксально, але, на наш погляд, практика кваліфікації злочинів, пов'язаних із посяганнями на маломоторні транспортні засоби за статтями про злочини проти власності, яка існувала раніше, була цілком виправданою з інших підстав. На наше переконання, об'єктом злочинів, передбачених ст. 289 КК, є власність, а їх предметом – усі транспортні засоби, незалежно від їх видів і потужності двигуна. Тобто, зазначена норма повинна знайти своє належне місце у Розділі VI «Злочини проти власності» Особливої частини КК України.

У зв'язку з трансформаціями ознак поняття механічного транспортного засобу слід враховувати, що вони також стосуються складу злочину, передбаченого ст. 287 КК України, а тому, наприклад, суд правильно кваліфікував дії Б. за вищевказаною статтею, який 05 квітня 2012 р. допустив до керування власним транспортним засобом (мопедом) М., завідомо знаючи, що останній перебуває у стані сп'яніння та не має права на керування транспортним засобом, внаслідок чого останній не впорався з керуванням і допустив падіння з мопеду на дорожнє покриття, що призвело до його смерті [12]. Принагідно зауважимо, що суд у вирокі повинен вказувати конкретні ознаки предмета злочину, у цьому разі – марку мопеда й об'єм його двигуна.

Висновки. Все вищевикладене вимагає, у свою чергу, окреслення сукупності ознак, що характеризують транспортний засіб як предмет складів злочинів, передбачених ст. 286, 287, 289, 290 КК України. До таких ознак транспортного засобу, на наш погляд, слід віднести: 1) сертифікованість як продукту промислового виробництва; 2) наявність ідентифікаційних номерів вузлів та агрегатів; 3) обов'язковість державної реєстрації й обліку; 4) самохідність, що забезпечена наявністю двигуна; 5) визначену енергетичну потужність; 6) відповідність технічним умовам, нормам і стандартам; 7) експлуатаційну функціональність; 8) придатність до перевезень людей, вантажів або виконання спеціальних робіт; 9) наявність реєстраційних документів і номерних знаків; 10) придатність до експлуатації у сфері дорожнього руху; 11) віднесення до джерел підвищеної небезпеки; 12) неповну підконтрольність людині в процесі експлуатації; 13) здатність у разі порушення експлуатації завдавати шкоди здоров'ю і життю людини.

Вказані ознаки мають теоретичне і прикладне значення для формулювання загального поняття транспортного засобу, придатного для використання у нормах кримінального законодавства, що охороняють безпеку дорожнього руху. Враховуючи, що у суспільстві існує тенденція до визнання пріоритету закону як регулятора суспільних відносин, заслуговує на підтримку пропозиція щодо закріплення правил дорожнього руху на законодавчому рівні, зокрема у Законі України «Про дорожній рух та його безпеку» [13].

Принагідно відзначимо, що у понятті «механічний транспортний засіб», що вживається у чинних ПДР, термін «механічний» використовується для відмежування самохідних тран-



спортних засобів, обладнаних двигуном, від велосипедів і прирівняних до них немеханічних транспортних засобів (гузових возів, саней, причепів, інвалідних колясок тощо), що навряд чи можна вважати обґрунтованим, оскільки за технічною, конструктивною й експлуатаційною сутністю будь-який із транспортних засобів є механічним. Натомість вбачаємо придатним розмежування транспортних засобів за такими видами: «моторний транспортний засіб», «маломоторний транспортний засіб» і «безмоторний транспортний засіб» [14, с. 55–56].

Під *моторним транспортним засобом* слід вважати транспортний засіб, що приводиться у рух двигуном потужністю понад 3 кВт. Цей термін поширюється на всі наземні дорожні транспортні засоби, тобто всі види трамваїв і тролейбусів, автомобілів, електромобілів, автобусів, мотоциклів, моторолерів, мотоколясок, квадро- і трициклів, а також тракторів та інших самохідних машин. До маломоторного транспортного засобу пропонуємо відносити мопед, моторолер та інші двоколісні транспортні засоби, які мають двигун із робочим об'ємом до 50 куб. см або електродвигун потужністю до 4 кВт. Нарешті, *безмоторний транспортний засіб* – це транспортний засіб, не обладнаний двигуном (велосипед, веломобіль, інвалідний візок тощо).

На підставі викладеного, виходячи з наведених визначень, зміст примітки ст. 286 КК України може бути сформульований в такій редакції: «Примітка. Під транспортним засобом у цій статті та ст. 287, 289 і 290 слід розуміти моторний транспортний засіб, що приводиться у рух двигуном потужністю понад 3 кВт, тобто всі види автомобілів, автобусів, електромобілів, трамваїв і тролейбусів, мотоциклів, моторолерів, мотоколясок, квадро- і трициклів, а також тракторів та інших самохідних машин. Цей термін поширюється також на *маломоторні транспортні засоби* – мопеди, двоколісні транспортні засоби, які мають двигун із робочим об'ємом до 50 куб. см або електродвигун потужністю до 4 кВт (мопеди, скутери, електровелосипеди та інші малопотужні транспортні засоби)».

Список використаних джерел:

1. Автотранспортные происшествия и их расследование / под. ред. Н.С. Алексеева, И.Х. Максимова. Госюриздат, М., 1962. 315 с.
2. Маландин И.Г. Происшествия и правонарушения на автототранспорте и городском электротранспорте в СССР. Саратов: Изд-во Саратовского ун-та, 1968. 229 с.
3. О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях. Постановление Пленума от 06 октября 1970 г. № 11. Сборник постановлений Пленума Верховного Суда СССР 1924–1973 гг. «Известия». М., 1974. С. 546–554.
4. Курс советского уголовного права. Особенная часть. Т. VI. М.: «Наука», 1971. С. 400.
5. Мысливый В.А. Борьба органов внутренних дел с дорожно-транспортными преступлениями, связанными с причинением вреда пешеходам: учеб. пособ. К.: НИИРИО КВШ МВД СССР, 1990. 86 с.
6. Мысливый В.А., Опальченко А.Н. Уголовная ответственность за допуск к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения: учеб. пособ. Киев: НИИРИО Украинской академии внутренних дел, 1992. 96 с.
7. 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: Постанова Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 р. № 14. Вісник Верховного Суду України. 2006. № 1. С. 6–11.
8. Про внесення змін та доповнень до постанови Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 р. № 14 «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»: Постанова Пленуму Верховного Суду України від 19 грудня 2008 р. № 18. Вісник Верховного суду України. 2009. № 1. С. 3.
9. Про внесення змін до Правил дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2011 р. № 1029. Офіційний вісник України. 2011. № 78. Ст. 2881.



10. Постанова Тячівського районного суду Закарпатської області від 10 січня 2013 р. у справі № 711/9025/2012. URL: <http://reyestr.court.gov.ua>.
11. Галич П. Проблеми кваліфікації злочинів, пов'язаних із незаконним заволодінням мопедів. URL: http://zib.com.ua/ua/122073-problemi_kvalifikacii_zlochiviv_povyazanih_iz_nezakonnim_zav.html.
12. Вирок Вінницького районного суду Вінницької обл. у справі № 203/3780/12. URL: <http://reyestr.court.gov.ua>.
13. Проект Закону України «Про дорожній рух та його безпеку». URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=60111.
14. Мисливий В.А., Бабанін С.В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил: монографія. Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2017. 192 с.

РИГІНА О. М.,
кандидат юридичних наук,
доцент кафедри основ права України
юридичного факультету
(Львівський національний університет
імені Івана Франка)

УДК 340-930.1/343.6

ПРОБЛЕМА ВБИВСТВА МАТЕР'Ю ДИТИНИ В США: ІСТОРИКО-ПРАВОВЕ ДОСЛІДЖЕННЯ

У статті проаналізовано проблему вбивства матер'ю дитини в США в історико-правовому аспекті з урахуванням кримінологічних аспектів питання. Уточнено причини існування проблеми та перешкоди її ліквідації. Зокрема, це розуміння як меншовартісного життя дитини й жахливий спосіб контролю дітонародження – в давнину. Вади в правосвідомості чи стійкі психічні розлади особи-вбивці – в добу розвитку психіатрії. Економічно-матеріальний чинник – упродовж усієї історії людства.

Ключові слова: дитина, дітовбивство, право на життя, історія, США.

В статті проаналізована проблема убийства матерію ребенка в США в историко-правовом аспекте с учетом криминологических аспектов вопроса. Уточнены причины существования проблемы и препятствия ее ликвидации. В частности, это понимание как меньшей ценности жизни ребенка и как ужасный способ контроля деторождения – в древности. Недостатки в правосознании или устойчивые психические расстройства лица-убийцы – во время развития психиатрии. Экономически материальный фактор – в течение всей истории.

Ключевые слова: ребенок, детоубийство, право на жизнь, история, США.

In the article a problem is analyzed the by mother filicide in US in historical and legal aspect with taking into account criminological aspects question. Was clarified the reasons existence of the problem and the obstacles of liquidation. In particular, is an understanding of the inferiority of a child's life and a terrible way of controlling childbirth – ancient times. Defects of legal conscience or persistent mental disorders of a killer-person – in the period of the development psychiatry. The economic and material factor – throughout the history.

Key words: child, filicide, right of the life, history, US.

