

Мисливий Володимир Андрійович,
доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри публічного права
Національного технічного університету України
“КПІ ім. Ігоря Сікорського”, м. Київ, Україна

ЗЛОЧИНИ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ І КРАЙНЯ НЕОБХІДНІСТЬ

У статті розглянуто кримінально-правові питання взаємозв'язку злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту з крайньою необхідністю як обставиною, що виключає злочинність діяння. Досліджено розвиток законодавства щодо крайньої необхідності. Проаналізовано застосування положень крайньої необхідності в теорії кримінального права та судовій практиці щодо злочинів проти безпеки дорожнього руху. Розглянуто помилки щодо визначення стану крайньої необхідності у цих деліктах та надано пропозиції щодо їх запобігання.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, кримінальна відповідальність, крайня необхідність.

Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту залишаються одними з найбільш поширених діянь як у загальній структурі злочинності, так і серед злочинів, що вчиняються з необережності. При цьому найбільш аварійним залишається автомобільний транспорт, адже якщо за статистикою в дорожньо-транспортних пригодах у 60-х роках ХХ століття щорічно гинуло близько 100 тис. людей [1, с. 16], то в 20-х роках ХХІ століття цей показник сягнув понад 1 млн 300 тис. чоловік. В Україні у структурі злочинності зазначені діяння упродовж останніх років стабільно займають четверту позицію (6 %) після злочинів проти власності (54 %), незаконного обігу наркотиків (12 %) та злочинів проти життя і здоров'я особи (10 %) [2, с. 209].

Отже, протидія злочинам у сфері дорожнього руху та їх запобігання значною мірою впливають на охорону життя та здоров'я особи, власності та інших прав і свобод, задекларованих Конституцією України, законами та міжнародно-правовими актами. Реалізації цих положень має слугувати чимало чинників, серед яких: досконалість кримінального законодавства; рівень правової освіти, компетентності та професійної підготовки працівників правоохоронних органів та суду; якість методик розслідування та експертних методик щодо вказаних злочинів; належний рівень та узагальнення слідчої, прокурорської, експертної та судової практик стосовно дорожньо-транспортних деліктів та інші чинники.

Безумовно, що похідними серед них залишаються кримінально-правові засади безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, які розробляли такі вітчизняні вчені, як С.В. Бабанін, В.І. Борисов, В.І. Василенко, С.В. Гизимчук, В.С. Гуславський, В.А. Звіряка, В.В. Ємельяненко, В.І. Касинюк, З.Г. Корчева,

Я.В. Матвійчук, В.А. Мисливий, О.М. Опальченко, В.І. Осадчий, К.О. Полтава та інші фахівці, аналіз наукових праць яких дозволяє визначити загальні підходи до цієї проблеми. Водночас завжди існує потреба поглиблення кримінально-правових досліджень дорожньо-транспортних деліктів у межах їх взаємозв'язку з різними інститутами кримінального законодавства, зокрема, з крайньою необхідністю, яка слугує запобіганню помилковим рішенням при реалізації заходів кримінальної відповідальності.

Отже, *метою* цієї статті є розгляд кримінально-правових питань застосування крайньої необхідності як обставини, що виключає злочинність діяння у деліктах, пов'язаних із порушенням правил дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Крайня необхідність як обставина, що виключає злочинність діяння, пройшла у кримінальному праві тривалий історичний розвиток, починаючи з приписів, що передбачали за певних умов виключення відповідальності за заподіяння шкоди особі або власності до її самостійного виокремлення як норми з аналогічною назвою.

За радянської доби Кримінальний кодекс України 1922 р. передбачав, що “не підлягає покаранню кримінально каране діяння, вчинене для врятування життя, здоров'я свого або іншої особи від небезпеки, яка була невідворотною за даних обставин іншими засобами, якщо заподіяна при цьому шкода є менш важливою у порівнянні із збереженням благом” [3, с. 12]. Пізніше ч. 2 ст. 13 КК УРСР 1927 р. майже продублювала це положення: “Заходи соціального захисту не застосовуються, якщо дії, передбачені в Кримінальному кодексі, було вчинено, щоб запобігти небезпеці, яку не можна було відвернути при даних обставинах іншими способами, коли зроблена через це шкода є менш важлива проти відвернутої шкоди” [4, с. 8].

КК Української РСР 1960 р. запропонував більш розвернуте поняття крайньої необхідності, а саме: “Не є злочином дія, яка хоч і підпадає під ознаки діяння, передбаченого кримінальним законом, але вчинена в стані крайньої необхідності, тобто для усунення небезпеки, що загрожує інтересам держави, громадським інтересам, особі чи правам цієї людини або інших громадян, якщо цю небезпеку за даних обставин не можна було усунути іншими засобами і якщо заподіяна шкода є менше значною, ніж відвернута шкода” (ст. 16 КК). Водночас зазначене визначення проти інших обставин, що виключають злочинність діяння (необхідна оборона, затримання злочинця), було не повним та не задовольняло практику.

Нарешті чинний Кримінальний кодекс України у ст. 39 “Крайня необхідність” передбачив її визначення у такій редакції:

“1. Не є злочином заподіяння шкоди правоохоронюваним інтересам у стані крайньої необхідності, тобто для усунення небезпеки, що безпосередньо загрожує особі чи охоронюваним законом правам цієї людини або інших осіб, а також суспільним інтересам чи інтересам держави, якщо цю небезпеку в даній обстановці не можна було усунути іншими засобами і якщо при цьому не було допущено перевищення меж крайньої необхідності.

2. Перевищенням меж крайньої необхідності є умисне заподіяння шкоди правоохоронюваним інтересам, якщо така шкода є більш значною, ніж відвернена шкода.

3. Особа не підлягає кримінальній відповідальності за перевищення меж крайньої необхідності, якщо внаслідок сильного душевного хвилювання, викликаного небезпекою, що загрожувала, вона не могла оцінити відповідність заподіяної шкоди цій небезпеці”.

Отже, новелою цієї норми стало більш системне та повне викладення змісту цієї обставини з визначенням кримінальної відповідальності за перевищення меж крайньої необхідності, а також характеристикою можливого суб'єктивного стану особи, викликаного небезпекою, що загрожувала.

Стан крайньої необхідності визнається також у випадках, якщо дії, вчинені з метою відвернення шкоди, не досягли своєї мети і шкода настала, незважаючи на зусилля особи, яка сумлінно розраховувала її відвернути.

Аналіз наведених норм показує, що крайня необхідність розглядається як зіткнення декількох інтересів, що охороняються законом, і захист одного інтересу досягається шляхом заподіяння шкоди іншому. При цьому крайня необхідність серед інших обставин, що виключають злочинність діяння, залишається її найбільш складовою. В історико-правовому аспекті вона характеризується різними прикладами, починаючи від знешкодження тварини, яка загрожувала життю людини, знищення майна для відвернення поширення пожежі до випадків канібалізму в умовах морського лиха тощо. У подальшому практика довела, що крайня необхідність знаходить застосування у захисті не лише особистих, а й суспільних та державних інтересів.

Наприкінці ХХ ст. особливу роль у цьому відіграє науково-технічний прогрес, під впливом якого постійно збільшується кількість “технічних” злочинів. Ускладнення техногенних процесів, поява об'єктів критичної інфраструктури, стрімке збільшення джерел підвищеної небезпеки та інших факторів все частіше породжують ситуації, пов'язані з виникненням небезпеки, що загрожують заподіянням суспільно небезпечних наслідків. Сфера дорожнього руху, в якій повсякденні порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспорту є живильним джерелом створення небезпечних ситуацій, швидко знайшла своє місце як у теорії кримінального права, так і у практиці застосування кримінального законодавства. Більшість підручників, навчальних посібників, лекцій, у яких розглядаються питання крайньої необхідності, часто містять приклади, що показують застосування цієї обставини у сфері дорожнього руху.

При цьому слід визнати, що межі навчального процесу не завжди забезпечують достатній за обсягом розгляд окремих інститутів кримінального права, що не дозволяє ґрунтовно з'ясувати їх особливості, а тому майбутні юристи часто за своєю відповідні положення на рівні наведених прикладів. Адже опорні знання, що ґрунтуються на типових прикладах, які легко запам'ятовуються, автоматично відтворюються при тлумаченні тих чи інших положень кримінального закону. Без упередження можна стверджувати, що, пояснюючи положення крайньої необхідності, майбутні юристи вдаються переважно до прикладів запобігання шкоді, посилаючись на сферу дорожнього руху. Нерідко це приводить до формування спотвореного уявлення про крайню необхідність, оскільки типові приклади про запобігання зіткнення транспортних засобів або уникнення наїзду на пішохода, який раптово вибігає на проїзну частину, не мають жодного відношення до крайньої необхідності [5, с. 155; 6, с. 68; 7, с. 236].

За рідкісним виключенням приклади щодо крайньої необхідності мають типовий зміст і відображають такий механізм дорожньо-транспортної пригоди. На шляху руху транспортного засобу раптово з'являється небезпека (перешкода), внаслідок чого водій вживає крайніх заходів для уникнення наслідків, пов'язаних із заподіянням шкоди здоров'ю або життю потерпілих [8, с. 226]. У цих та інших ситуаціях джерелом небезпеки, як правило, виступають дії водіїв, які, керуючи транспортними засобами, виїжджають на зустрічну смугу проїзної частини, або дії пішоходів чи велосипедистів та інших учасників дорожнього руху, які раптово ставлять іншого водія транспортного засобу, діючого цілком правомірно, до вживання необхідних дій для запобігання шкоді. Саме такі дії отримують оцінку з позицій інституту крайньої необхідності.

Так, М. визнаний винним у тому, що, рухаючись із пасажирями на легковому автомобілі, виїхав на лівий бік дороги, в результаті чого виникло зіткнення з вантажівкою, якою керував С. Внаслідок аварії одному з пасажирів були заподіяні тяжкі тілесні ушкодження. Але Верховний Суд дійшов до іншого висновку, зазначивши, що М. вів свою машину з дотриманням усіх правил дорожнього руху. Що ж до С., то він, грубо порушуючи правила, перебуваючи у нетверезому стані, рухався з лівого боку дороги на великій швидкості, у результаті чого створив для машини, якою керував М., загрозу лобового зіткнення і змусив М., коли відстань між машинами була не більше 20 м, зробити різкий маневр ліворуч. Дещо пізніше С. також повернув праворуч, у результаті чого відбулося зіткнення транспортних засобів.

У провадженні встановлено, що, з огляду на особливості дороги, М. не міг здійснити поворот праворуч, а якби він зупинив автомашину, загроза лобового удару не зникла б. Пленум Верховного Суду визнав, що М. у цій конкретній обстановці прийняв єдине правильне рішення – щоб уникнути лобового зіткнення, він здійснив поворот ліворуч, чим відвернув більш тяжкі наслідки. На підставі викладеного Пленум визнав, що в діях М. відсутній склад злочину, оскільки він діяв у стані крайньої необхідності [9, с. 390].

Вважаємо, що як теорія кримінального права, так і практика не дають обґрунтованих підстав для подібної оцінки дій і вимагають обачливого й критичного ставлення до такого трактування крайньої необхідності. Насправді, аналіз дорожньо-транспортної ситуації у наведеному судовому прецеденті свідчить про те, що водій С. внаслідок своїх протиправних дій (виїзд на зустрічну смугу руху) створив небезпечну дорожню обстановку, яка створювала реальну загрозу здоров'ю та життю учасників дорожнього руху (водіям і пасажиром вказаних автомашин) внаслідок можливого зіткнення транспортних засобів. Водій М., запобігаючи вказаним наслідкам, діяв відповідно до правил дорожнього руху, згідно з якими допускалося кілька варіантів поведінки: зниження швидкості, зупинка транспортного засобу або застосування безпечного маневру. Оскільки водій М. обґрунтовано розрахував, що перші два варіанти не гарантують безпеки дорожнього руху, він ужив заходів щодо використання останнього – безпечного маневру. Подальший розвиток ситуації показав, що такий маневр хоча і був виправданим, але не забезпечив запобігання настанню суспільно небезпечних наслідків. Адже заподіяння шкоди стало наслідком триваючого порушення правил дорожнього

руху водієм С., який шляхом маневру на праву смугу проїзної частини перетворив небезпечну дорожню обстановку в аварійну.

Водночас розвиток механізму дорожньо-транспортної пригоди показує, що водій М., уникаючи зіткнення транспортних засобів і запобігаючи настанню суспільно небезпечних наслідків, зовсім не розраховував на заподіяння будь-якої меншої шкоди. Звільняючи смугу руху водію-правопорушнику, він взагалі прагнув уникнути будь-якої шкоди для учасників дорожнього руху.

Оскільки поведінка М. у процесі дорожнього руху повністю відповідала вимогам його безпеки, у цьому випадку нема підстав для кримінально-правового аналізу його дій з позицій крайньої необхідності. Іншими словами, в цій ситуації взагалі йдеться про відсутність стану крайньої необхідності.

Що стосується водія С., то його дії, пов'язані з порушенням правил безпеки дорожнього руху, утворюють склад злочину, передбачений ч. 2 ст. 215 КК України (1960), у зв'язку з чим він має нести кримінальну відповідальність.

Наведемо ще більш невдалий приклад із судової практики, який кілька десятиліть переходить із підручника в підручник. Водій К., засуджений за злочин, пов'язаний з порушенням правил безпеки дорожнього руху, вчинений за таких обставин. Керуючи транспортним засобом, К. рухався на машині правою стороною проїзної частини, не порушуючи правил дорожнього руху. Біля автобусної зупинки на дорогу раптово вибіг громадянин Р. Наїзд на нього був неминучим. Щоб запобігти цьому К. різко звернув ліворуч. У цю ж мить мотоцикл, що рухався назустріч, зіткнувся з машиною. При цьому пасажир мотоцикла Т. отримав тілесні ушкодження. Свідки підтвердили, що К. був вимушений вчинити поворот ліворуч, щоб уникнути наїзду на Р. Враховуючи ці обставини, суд помилково визнав, що К. діяв у стані крайньої необхідності (курсив наш – В. А.), вжив заходи, щоб не наїхати на Р., а тому в його діях немає складу злочину [10, с. 19–20].

Водночас необхідно завжди враховувати, що поведінка особи у стані крайньої необхідності завжди є усвідомленим, оскільки вона в тій чи іншій ситуації оцінює обстановку, вибирає засоби, приймає рішення тощо. Що ж стосується поведінки водія у вказаному вище випадку, то він діяв в аварійній обстановці, тобто в такій обстановці, в якій він не мав технічної можливості запобігти наслідкам. В аварійній ситуації поведінка водія має підсвідомий, рефлекторний характер, що не дає підстав для її правової оцінки, а тому така поведінка із зовнішнього боку, хоча і спрямована на запобігання суспільно небезпечним наслідкам, вона не має нічого спільного з крайньою необхідністю.

У цьому судовому прецеденті йдеться про створення аварійної обстановки для водія К., адже навіть висновком суду чітко наголошено, що наїзд на пішохода був *неминучим*. Зважаючи на слідчу та судову практику щодо вказаних деліктів, це означає, що в цій конкретній ситуації водій К. не мав технічної можливості запобігти наїзду на пішохода шляхом розрахованих дій із виконання вимог правил безпеки дорожнього руху, а тому в цьому разі відсутній як стан крайньої необхідності, так і ознаки складу злочину, передбаченого ст. 286 КК України.

Звичайно, виникає питання, хто ж підлягає відповідальності за заподіяння шкоди потерпілому Т. Згідно з чинним законодавством таку відповідальність

повинен нести за ст. 291 КК України пішохід Р., який створив на дорозі аварійну обстановку.

На жаль, у деяких наукових виданнях також розглядаються необґрунтовані тлумачення крайньої необхідності стосовно сфери дорожнього руху. Так, В.Б. Малінін вважає, що раптова поява пішохода на проїзній частині поза пішохідним переходом примушує водіїв порушувати Правила дорожнього руху (виїзд на смугу зустрічного руху, різка зміна швидкості руху, виїзд на пішохідну доріжку тощо). Ці дії, помилково констатує він, викликаються крайньою необхідністю і часто призводять до тяжких наслідків [11, с. 293].

Характерно, що певним суперечностям у цьому іноді сприяють рекомендації вищих судових інстанцій. Зокрема, у п. 7 постанови 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” міститься таке положення: “У випадках, коли передбачені ст. 286 КК суспільно небезпечні наслідки настали через порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту двома або більше водіями транспортних засобів, суди повинні з’ясувати характер порушень, які допустив кожен із них, а також, чи не було причиною порушення зазначених правил одним водієм їх недодержання іншим і чи мав перший можливість уникнути дорожньо-транспортної події та її наслідків. При цьому слід мати на увазі, що за певних умов виключається кримінальна відповідальність особи, яка *порушила правила дорожнього руху вимушено*, через створення *аварійної ситуації* (курсиви наш – В. М.) іншою особою, котра керувала транспортним засобом” [12, с. 251–252].

Такі рекомендації взагалі не враховують особливостей об’єктивної сторони порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Адже, по-перше, необґрунтованим є використання терміна “ситуація”, який у теорії кримінального права не є визнаним. Натомість замість терміна “ситуація” необхідно розглядати таку ознаку об’єктивної сторони, як “аварійну обстановку”. По-друге, конструкція “*особа порушила правила дорожнього руху вимушено*” у цьому контексті є неприйнятною. Теорією кримінального права, експертною і судовою практиками щодо цих злочинів поняття “аварійна обстановка” розглядається у тих випадках, коли водій не має технічної можливості запобігти настанню наслідків, оскільки, опинившись у такій обстановці, він позбавлений можливості діяти усвідомлено, внаслідок чого його поведінка має автоматичний, рефлекторний характер, а тому не підлягає правовій оцінці. Відтак діяти “вимушено” означає виконувати щось проти бажання, потреби, під тиском обставин, що, на нашу думку, хоча й виглядає синонімічно, проте зовсім не еквівалентно підсвідомій поведінці. Адже, якщо особа діє вимушено, це не означає позбавлення її поведінки усвідомленого та вольового характеру, яка може бути оцінена як протиправна, тобто така, що не виключає кримінальної відповідальності. Отже, Верховний Суд має використовувати у своїх роз’ясненнях чітко визначені правові та інші категорії, які не повинні викликати довільних тлумачень при їх застосуванні.

На наше переконання, приклади та рекомендації щодо крайньої необхідності у сфері безпеки дорожнього руху мають бути такими, що дійсно містять ознаки цього інституту. Наведемо один із таких прикладів. Водій легкового автомобіля приватної установи побачив, що самоскид, залишений на узбіччі, почав рухатись у напрямку зупинки транспорту загального користування, що загрожувало наїздом на громадян, які чекали рейсового автобуса. У цій ситуації водій легкового авто-

мобіля, розуміючи, що відвернути небезпеку, яка виникла, можливо лише негайною зупинкою вантажівки, свідомо спрямував свій автомобіль у бік самоскида та припинив його подальший рух. Таким чином, небезпеку, що безпосередньо загрожувала життю людей, було усунуто шляхом заподіяння меншої шкоди – пошкодженням легкового автомобіля. Цей та подібні приклади дійсно ілюструють інститут крайньої необхідності у сфері безпеки дорожнього руху.

Очевидно, з метою уникнення суперечливих оцінок та помилок працівників правоохоронних органів та суду при аналізі крайньої необхідності у сфері дорожнього руху необхідно внести відповідні доповнення до зазначеної вище постанови Пленуму Верховного Суду України, що стосуються оцінки дій водія в аварійній обстановці.

Зазначені положення можна сформулювати так: “Дії водія не утворюють злочинного порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, якщо заподіяння шкоди правоохоронюваним інтересам було вчинене у стані крайньої необхідності, тобто внаслідок небезпеки, створеної учасниками дорожнього руху або іншими особами, що безпосередньо загрожувала здоров’ю, життю громадян або іншим охоронюваним законом суспільним інтересам, яку не можна було усунути іншими засобами, і при цьому не було допущено перевищення меж крайньої необхідності. При цьому відвернення небезпеки шляхом заподіяння меншої шкоди повинно бути результатом усвідомленого вибору тої чи іншої поведінки водієм транспортного засобу. Якщо такі дії вчинені водієм в аварійній ситуації, вони не повинні розглядатися щодо їх відповідності правилам дорожнього руху та не підлягають правовій оцінці з позицій стану крайньої необхідності”.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. *Норман Л.Г.* Несчастные случаи на дорожном транспорте. Эпидемиология. Меры борьбы и профилактика. ВОЗ. Женева. 1962. 152 с.
2. *Бесчастный В.* Кримінологічний аналіз стану злочинності в Україні. Підприємництво, господарство і право. 2017. № 1. С. 207–213.
3. Уголовный кодекс У.С.С.Р. Харьков: Юридическое издательство Наркомюста УССР, 1922. 75 с.
4. Уголовный кодекс У.С.С.Р. В ред. 1927 г. Харьков: Юридическое издательство Наркомюста УССР, 1928. 129 с.
5. Советское уголовное право. Общая часть: учеб. / под ред. Г.А. Кригера, Н.Ф. Кузнецовой, Ю.М. Ткачевского. М.: Изд-во МГУ, 1988. 368 с.
6. *Бажанов М.И.* Уголовное право Украины. Общая часть: учеб. пособие. Днепропетровск: Пороги, 1992. С. 68.
7. *Александров Ю.В., Антипов А.И.* та ін. Кримінальне право України. Загальна частина: підручник / за ред. М.І Мельника, В.А. Клименка. 5-те вид., переробл. та допов. К.: Атіка, 2009. 408 с.
8. *Андрусів Г.В., Андрушко П.П., Бенківський В.В.* та ін. Кримінальне право України. Загальна частина: підручник для студ. юрид. вузів і факультетів / за ред. П.С. Матишевського та ін. К.: Юрінком Інтер, 1997. 512 с.
9. *Пионтковский А.А.* Курс советского уголовного права: в 6 т. М.: Наука, 1970. Т. 2. 516 с.
10. Практика прокурорского надзора при рассмотрении судами уголовных дел: сб. документов. М.: Юрид. лит., 1987. 672 с.
11. *Малинин В.Б.* Причинная связь в уголовном праве. СПб.: Изд-во “Юридический центр Пресс”, 2000. 316 с.
12. 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 23.12.2005 № 14. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05> (дата звернення: 15.04.2019).

REFERENCES

1. *Norman L.G.* (1952). Neschastnyye sluchai na dorozhnom transportye. Epidyemiologiya. Mery borby i profilaktika. "Road traffic accidents. Epidemiology. Control measures and prevention". WOZ. Geneva. 152 p. [in Russian].
2. *Beschastnyi V.* (2017). Kryminolohichniy analiz stanu zlochynnosti v Ukraini. Pidpriemnytstvo, hospodarstvo i pravo. "Criminological analysis of crime in Ukraine. Entrepreneurship, economy and law". No. 1. P. 207–213 [in Ukrainian].
3. Ugolovnyy kodeks U.S.S.R. "The Criminal Code of the U.S.S.R". Kharkov: Legal Publishing House of the People's Commissariat of the Ukrainian SSR, 1922. 75 p. [in Russian].
4. Ugolovnyy kodeks U.S.S.R. v red. 1927 g. "The Criminal Code of the U.S.S.R. as amended 1927". Kharkov: Legal Publishing House of the People's Commissariat of the Ukrainian SSR, 1928. 129 p. [in Russian].
5. Sovetskoye ugolovnoye pravo. Obshchaya chast: ucheb. "Soviet criminal law. General part: textbook". / ed. G.A. Krieger, N.F. Kuznetsova, Yu.M. Tkachevsky. M.: Publishing house of Moscow State University, 1988. 368 p. [in Russian].
6. *Bazhanov M.I.* (1992). Ugolovnoye pravo Ukrainy. Obshchaya chast: ucheb. posobiye. "Criminal law of Ukraine". General part: textbook. allowance. Dnepropetrovsk: Thresholds. 68 p. [in Russian].
7. *Aleksandrov Yu.V., Antypov A.I. ta in.* (2009). Kryriminalne pravo Ukrainy. Zahalna chastyna: pidruchnyk. "Criminal law of Ukraine". The general part: the textbook. in a row. MI Melnyk, V.A. Klimenko. 5 species, reworked. and extra. K.: Attica. 408 p. [in Ukrainian].
8. *Andrusiv H.V., Andrushko P.P., Benkivskiy V.V. ta in.* (1997). Kryriminalne pravo Ukrainy. Zahalna chastyna: pidruchnyk dlia stud. yuryd. vuziv i fakultetiv. "Criminal law of Ukraine". The common part: a textbook for students of Juridical universities and faculties edited by P.S. Matyshevskiy et al. K.: Jurinkom Inter. 512 p. [in Ukrainian].
9. *Piontkovskiy A.A.* (1970). Kurs sovetskogo ugolovnogo prava: v 6 t. "The course of Soviet criminal law": in 6 vols. M.: Nauka. Vol.2. 516 p. [in Russian].
10. Praktika prokurorskogo nadzora pri rassmotrenii sudami ugolovnykh del: sb. dokumentov. "The practice of prosecutorial supervision in the consideration of criminal cases by courts": Sat. documents. M.: Jurid. liter., 1987. 672 p. [in Russian].
11. *Malinin V.B.* (2000). Prichinnaya svyaz v ugolovnom prave. "Causation in criminal law". SPb.: Publishing House "Legal Center Press". 316 p. [in Russian].
12. Pro praktyku zastosuvannya sudamy Ukrayiny zakonodavstva u spravakh pro deiaki zlochyny proty bezpeky dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsiyi transportu, a takozh pro administratyvni pravoporushennya na transporti. "On the practice of application by the courts of Ukraine of legislation on cases of certain crimes against road safety and operation of transport, as well as on administrative offenses in transport": resolution of the Plenum of the Supreme Court of Ukraine dated 23.12.2005 No. 14. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05> (date of application: 15.04.2019) [in Ukrainian].

UDC 343.346

Myslyvyi Volodymyr,
Doctor of Juridical Sciences, Professor,
Professor of the Public Law Department
of the National Technical University of Ukraine
"The Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute",
Kyiv, Ukraine

ROAD SAFETY CRIMES AND EXTREME NECESSITY

The article deals with criminal and legal questions of interrelation between crimes in the sphere of road traffic safety with extreme necessity as a circumstance excluding the crime of action. The author has noted that in Ukraine, criminal

© Myslyvyi Volodymyr, 2019

DOI (Article): <https://doi.org/10.36486/np.2019.2.17>

Issue 2(44) 2019

<http://naukaipravoohorona.com/>

violations of road safety are on the fourth position in the general structure of crime, therefore a substantiated legal assessment of these acts from the positions of the institute of extreme necessity is important.

In order to properly use extreme necessity as circumstances excluding criminal activity in road safety situations the author has studied the development of this institute in domestic legislation, in particular the criminal codes of 1922, 1927 and 1960, as well as the contents of extreme necessity in Art. 39 “Extreme necessity” of the current Criminal Code of Ukraine. The analysis shows that extreme necessity has always been considered as a collision of several interests protected by law, and the protection of one interest is achieved by causing harm to another. At the end of the 20-th century the scientific and technological progress and in particular the field of traffic, in which everyday violations of road safety rules became a source of dangers requiring their consideration from the point of view of extreme necessity, play a special role in this.

In this regard the author has examined provisions of extreme necessity in the theory of criminal law and their application in judicial practice when considering road safety crimes, as well as doctrinal interpretation in scientific and educational publications. He has identified and considered mistakes in determining the state of extreme necessity in these offences associated with the formation of the distorted idea of extreme necessity as typical examples of preventing vehicles collisions or avoiding hitting pedestrians who suddenly find themselves in the traffic lane do not always make a state of extreme necessity.

It has been noted that a person behavior in a state of extreme necessity must always be realized since in one or another condition he/she assesses the situation, chooses the means and makes appropriate decisions to eliminate the harm. On this basis it is impossible to consider the driver’s state in an emergency situation as being characterized by extreme necessity. In an emergency the driver’s behavior while outwardly aimed at preventing socially dangerous consequences is not associated with extreme necessity, since it has subconscious, reflexive nature. Such behavior is not subject to legal assessment.

From the same positions the author has marked certain contradictions in the resolution of the Plenary Session of the Supreme Court of Ukraine “On the Practice of the Use by the Courts of Ukraine of Legislation on Cases Concerning Certain Road Safety and Vehicle Operation Crimes, and also on Vehicles Administrative Offenses” concerning the occurrence of socially dangerous consequences due to violation of road safety or vehicle operation rules by two or more drivers of vehicles in an emergency situation.

The author proposed appropriate amendments to the above-mentioned resolution in order to avoid conflicting assessments and mistakes by law enforcement and judicial authorities in the analysis of extreme necessity in the field of road traffic.

Keywords: road safety, criminal liability, extreme necessity.

Отримано: 06.06.2019