

shliakhy podolannya. Suchasni problemy pravovoho, ekonomichnoho ta sotsialnoho rozvytku derzhavy [Bullying in educational institutions: concept, structure, causes and ways of overcoming. Modern problems of legal, economic and social development of the state]. Kharkiv, pp. 58–61. [in Ukr.].

ABSTRACT

Oksana Strelchenko. Doctrine characteristics of determinants of bullying in Ukraine. The European integration processes of Ukraine require implementing gender policy in all spheres of public administration, including in the educational environment. Accordingly, the gender component, which is a significant indicator of the development of a democratic society and ensures equal access of women to managerial activities at all levels of administration. It permeates all spheres of social life of the country and provides an opportunity to realize social reality. The issue of bullying within the framework of gender policy is currently a very relevant issue in Ukraine. Accordingly, the author has conducted a thorough analysis of concepts related to bullying. At the same time, such categories as «violence», «child abuse», «physical violence», «sexual violence», «psychological violence», «cruel treatment of a child» and «bullying» were characterized. At the same time, it was noted that the following categories related to the researched concept of violent actions are such concepts as «shaming», «mobbing», «hazing», «stalking», «cyberbullying», which we will investigate in the following scientific works. The article analyzes scientific views on the above categories and, with the aim of improving the studied concepts, offers their author's definitions.

The author has established that violence should be understood as the act or inaction of one person(s) in relation to another person(s), which is expressed in the form of physical, material or psychological influence aimed at causing harm. By «sexual violence», the author understands a type of violence expressed in illegal acts of a sexual nature against the will and desire of a person. Noting the heterogeneity of interpretations of bullying and with the aim of its improvement, the authors formulated bullying as a negative systematic and aggressive influence of a buller (or a group of bullies), which manifests itself in various types of violence, with the aim of intentionally causing harm to the person it is aimed at.

Keywords: child, violence, violence against a child, physical violence, sexual violence, psychological violence, child abuse, bullying, shaming, mobbing, hazing, stalking, cyberbullying.

УДК 343.6

DOI: 10.31733/2078-3566-2022-4-258-263



Сергій БАБАНИН[©]

кандидат юридичних наук, доцент
(Дніпропетровський державний університет
внутрішніх справ, м. Дніпро, Україна)

КРИТЕРІЇ РОЗМЕЖУВАННЯ ЗАЛИШЕННЯ В НЕБЕЗПЕЦІ, ЩО СПРИЧИНИЛО СМЕРТЬ ОСОБИ АБО ІНШІ ТЯЖКІ НАСЛІДКИ, ТА ОКРЕМИХ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

Досліджено критерії розмежування залишення в небезпеці, що спричинило смерть особи або інші тяжкі наслідки, та кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, пов'язаних з порушенням відповідних правил у цій сфері. Ці критерії поділяють на об'єктивні та суб'єктивні. До об'єктивних критеріїв належать основний безпосередній об'єкт, предмет, суспільно небезпечне діяння та причинний зв'язок між цим діянням та його наслідками; до суб'єктивних – суб'єкт та суб'єктивна сторона. Визначено, що головним критерієм розмежування порівнюваних складів кримінальних правопорушень є причинний зв'язок між суспільно небезпечним діянням та його наслідком, а обов'язковою ознакою залишення в небезпеці є небезпечний для життя потерпілого стан, наявність якого характеризує реальна можливість потерпілого залишитись живим за умови надання своєчасної допомоги.

Ключові слова: кримінальні правопорушення, залишення в небезпеці, безпека руху та експлуатації транспорту, критерії розмежування, небезпечний для життя стан.

© С. Бабанін, 2022

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-8424-8825>

babanin-s@ukr.net

Постановка проблеми. Судово-правова реформа в Україні здійснила певні кроки в напрямі забезпечення верховенства права в країні з урахуванням не тільки положень Конституції України, а й практики Європейського суду з прав людини, але поки що не забезпечила формування цілісної доктрини правової допомоги та захисту [1, с. 124]. Це стосується і питань правильної судової кваліфікації суспільно небезпечних діянь, розмежування суміжних складів кримінальних правопорушень.

Частина 3 ст. 135 КК України передбачає відповідальність, зокрема, за завідоме залишення без допомоги особи, яка перебуває в небезпечному для життя стані і позбавлена можливості вжити заходів до самозбереження, якщо той, хто залишив без допомоги, сам поставив потерпілого в небезпечний для життя стан, що спричинило смерть особи або інші тяжкі наслідки [2].

Особлива частина КК України містить велику кількість складів кримінальних правопорушень, обов'язковою ознакою яких є суспільно небезпечні наслідки у вигляді смерті особи або інших тяжких наслідків. Не є винятком і кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, пов'язані з порушенням відповідних правил у цій сфері.

Тож кваліфікуючими ознаками порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту є спричинення потерпілому середньої тяжкості чи тяжких тілесних ушкоджень (ч. 2 ст. 276 КК України), а особливо кваліфікуючими – загибель людей (ч. 3 ст. 276 КК України). Тотожні наслідки передбачені і у складах порушення правил повітряних польотів (ч. 2-3 ст. 281 КК України), порушення правил використання повітряного простору (ч. 2-3 ст. 282 КК України), самовільного без нагальної потреби зупинення поїзда (ч. 2 ст. 283 КК України), порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння (ст. 286-1 КК України), порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК України).

Оскільки ч. 3 ст. 135 КК України та зазначені кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту як обов'язкові ознаки мають тотожні суспільно небезпечні наслідки, у практичній діяльності правоохоронних органів та судів наявні розбіжності щодо визначення критеріїв розмежування складів цих кримінальних правопорушень.

Аналіз публікацій, в яких започатковано вирішення цієї проблеми. Питання кримінальної відповідальності за залишення в небезпеці та його відмежування від суміжних кримінальних правопорушень досліджувались у роботах П. Андрушка, В. Бабаніної, В. Мисливого, П. Орлова, М. Хавронюка, Н. Ярмиш та інших науковців. Проте питання розмежування залишення в небезпеці, що спричинило смерть особи або інші тяжкі наслідки, та кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, пов'язаних з порушенням відповідних правил у цій сфері, залишається актуальним, оскільки за кількістю шкоди життю та здоров'ю людей ці необережні правопорушення не поступаються умисним.

Метою статті є виокремлення окремих критеріїв розмежування залишення в небезпеці, що спричинило смерть особи або інші тяжкі наслідки, та кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, пов'язаних з порушенням відповідних правил у цій сфері.

Виклад основного матеріалу. Розмежування складів кримінальних правопорушень на рівні законотворчої діяльності є порівнюваним поняттям з поняттям диференціації кримінальної відповідальності в тому аспекті, що воно є юридико-технічною стороною останньої. Розмежування ж складів кримінальних правопорушень, що здійснюється під час тлумачення кримінального закону та кримінально-правової кваліфікації, є наслідком існування у законі складів кримінальних правопорушень зі спільними ознаками [3, с. 54]. Як вже зазначалось, залишення в небезпеці, що спричинило смерть особи або інші тяжкі наслідки (ч. 3 ст. 135 КК України), має спільні ознаки з кримінальними правопорушеннями проти безпеки руху та експлуатації транспорту, пов'язаними з порушенням відповідних правил у цій сфері.

Для реалізації закріпленого ст. 61 Конституції України положення, згідно з яким ніхто не може бути двічі притягнений до юридичної відповідальності одного виду за те саме правопорушення, необхідною умовою є виокремлення критеріїв розмежування

досліджуваних кримінальних правопорушень [4]. Такі критерії поділяють на об'єктивні та суб'єктивні.

Як залишення в небезпеці, що спричинило смерть особи або інші тяжкі наслідки, так і порівнювані з ним вищезазначені кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту мають матеріальні склади, тобто суспільно небезпечні наслідки у цих правопорушеннях є обов'язковими для кваліфікації ознаками. Більшість таких наслідків у порівнюваних складах кримінальних правопорушень є тотожними (спільними): смерть хоча б однієї людини, спричинення середньої тяжкості або тяжких тілесних ушкоджень хоча б одній людині.

Оскільки суспільно небезпечні наслідки є спільними у зазначених складах, то критерії їх розмежування треба визначати серед інших обов'язкових об'єктивних та суб'єктивних ознак. До об'єктивних треба віднести основний безпосередній об'єкт, предмет, суспільно небезпечне діяння та причинний зв'язок між цим діянням та його наслідками.

Залишення у небезпеці має основним безпосереднім об'єктом життя або здоров'я особи [5, с. 137]. Основним безпосереднім об'єктом кримінального протиправного порушення правил на транспорті є суспільні відносини, що забезпечують рух або експлуатацію одного чи кількох видів транспорту загального користування: залізничного, морського, річкового, автомобільного, авіаційного, міського електротранспорту, зокрема метрополітену. Життя та здоров'я особи являють собою додаткові обов'язкові безпосередні об'єкти [6, с. 140].

Стосовно предмета, то для залишення в небезпеці, що спричинило смерть особи або інші тяжкі наслідки, ця ознака не є обов'язковою для кваліфікації. Натомість для більшості кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, пов'язаних з порушенням відповідних правил у цій сфері, транспортний засіб транспорту загального користування є обов'язковою ознакою відповідного складу.

Проте головним критерієм розмежування порівнюваних складів кримінальних правопорушень, на нашу думку, є причинний зв'язок між суспільно небезпечним діянням та його наслідком.

Зокрема, під час встановлення причинного зв'язку у кримінальних правопорушеннях проти безпеки руху та експлуатації транспорту, кримінальна відповідальність за вчинення яких настає в разі порушення чинних на транспорті правил, необхідно всебічно розглядати та давати оцінку всім матеріалам кримінального провадження, встановлювати, які обов'язкові дії (чи бездіяльність) повинні були вчинити учасники транспортної пригоди та в якому обсязі вони їх здійснили. Лише після цього можна встановити безпосередню причину, без якої б не настали суспільно небезпечні наслідки (загибель людей, тяжкі чи середньої тяжкості тілесні ушкодження) [7, с. 261]. При цьому обов'язковою умовою наявності причинного зв'язку у цих кримінальних правопорушеннях повинен бути доведений факт, що причиною суспільно небезпечних наслідків стало саме порушення правил безпеки на транспорті, а не інше діяння. Для з'ясування розвитку причинного зв'язку між порушенням чинних на транспорті правил та суспільно небезпечними наслідками, необхідно призначати судову інженерно-технічну експертизу (автотехнічну, транспортно-залізничну, стану доріг та дорожніх умов, в галузі охорони праці та безпеки життєдіяльності) [7, с. 263].

У разі ж спричинення суспільно небезпечних наслідків залишенням в небезпеці причинний зв'язок треба встановлювати між фактом такого залишення потерпілого особою, яка поставила останнього в небезпечний для життя стан, та його смертю чи спричиненням йому середньої тяжкості або тяжких тілесних ушкоджень. Основним підтверджуючим фактом наявності причинного зв'язку у цьому випадку повинний виступати висновок судово-медичної експертизи.

У слідчо-судовій практиці непоодинокими є випадки кваліфікації діяння особи, яка порушила правила безпеки на транспорті, внаслідок чого спричинила тяжкі тілесні ушкодження потерпілому, що у подальшому призвели до смерті останнього, за сукупністю кримінальних правопорушень, передбачених ч. 1 ст. 135 КК України та відповідною нормою розділу XI «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» Особливої частини КК України. При цьому як правоохоронні органи, так і суди припускаються помилок під час встановлення причинного зв'язку між порушенням правил безпеки на транспорті, постановленням внаслідок цього потерпілого у небезпечний для життя стан (однієї з обов'язкових ознак ст. 135 КК України) та

спричиненням смерті потерпілого (однієї з обов'язкових ознак норм КК України, пов'язаних з порушенням правил безпеки руху та експлуатації транспорту).

Наприклад, дії В. були кваліфіковані судом за ч. 1 ст. 135 та ч. 2 ст. 286 КК України за таких обставин. 29 вересня 2013 р. приблизно о 22 год. 30 хв. на 151 км + 530 м автодороги Городище-Рівне-Старокостянтинів, що в межах Рівненського району Рівненської області, В., керуючи автомобілем «ГАЗ 3110», у темну пору доби, рухаючись з увімкненим ближнім світлом фар, в порушення вимог п. 12.2 Правил дорожнього руху України, їдучи зі швидкістю приблизно 70...81,7 км/год, що перевищує максимально допустиму 60...62 км/год в умовах такої видимості, зі сторони с. Корнин у напрямку с. В. Житин Рівненського району Рівненської області не врахував дорожню обстановку, що склалась під час руху, в порушення п. 12.3 Правил дорожнього руху не вжив заходів для своєчасного зменшення швидкості аж до повної зупинки транспортного засобу або безпечного об'їзду перешкоди, внаслідок чого здійснив наїзд, хоча мав технічну можливість його уникнути, на пішохода – малолітнього Н., який стояв у зустрічному напрямку до руху транспортного засобу і якого об'єктивно В. спроможний був виявити. Після цього В., усвідомлюючи, що здійснив наїзд на людину, нехтуючи моральними та правовими нормами, що зобов'язують надати допомогу людині, яка перебуває у небезпечному для життя стані, проявляючи неповагу до прав людини на життя та безпеку, поставив своїм діями Н. у небезпечний для життя стан так, що останній був позбавлений можливості вжити заходів до самозбереження через отримані внаслідок ДТП тілесні ушкодження, маючи зобов'язання піклуватись про цю особу і змогу надати потерпілому допомогу, не надав потерпілому першу медичну допомогу, не викликав швидку медичну допомогу та після дорожньо-транспортної пригоди, в порушення вимог п. 2.10 Правил дорожнього руху, будучи причетним до дорожньо-транспортної пригоди, після скоєння наїзду не повідомив про пригоду орган міліції та поїхав з місця події. Внаслідок ДТП від отриманих тілесних ушкоджень Н. помер на місці події [8].

У судовому засіданні було встановлено, що небезпечний для життя стан потерпілого був зумовлений дорожньо-транспортною подією, а не залишенням його без допомоги, настання смерті потерпілого не перебувало у причинному зв'язку із залишенням його в небезпеці обвинуваченим.

Це підтверджувалось, зокрема, показаннями судово-медичного експерта, який показав суду, що смерть дитини настала внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, а об'єм заподіяних їй тілесних ушкоджень був несумісний з життям.

На підставі цього судом був зроблений висновок, згідно з яким дії обвинуваченого неправильно кваліфіковані органами досудового розслідування за ч. 3 ст. 135 КК України. Вироком суду дії В. були кваліфіковані за ч. 1 ст. 135 та ч. 2 ст. 286 КК України [8].

Отже, у наведеному прикладі суд дійшов висновку про відсутність причинного зв'язку між залишенням в небезпеці потерпілого та його смертю і, відповідно, про наявність причинного зв'язку між порушенням Правил дорожнього руху та зазначеним суспільно небезпечним наслідком. Водночас рішення суду про наявність у діях В. складу кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 135 КК України, вбачається таким, що не відповідає встановленим обставинам.

Верховний Суд України колегією суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду у постанові від 24 травня 2018 р. (справа № 128/5462/14-к) зазначив, що потерпілим від злочину, передбаченого ст. 135 КК України, є особа, яка характеризується сукупністю двох ознак, а саме вона: а) перебуває в небезпечному для життя стані; б) позбавлена можливості вжити заходів до самозбереження через малолітство, старість, хворобу або внаслідок іншого безпорадного стану. Небезпечним для життя станом треба вважати такий стан, коли особа без сторонньої допомоги не має можливості вжити ефективних заходів для самозбереження внаслідок безпорадного стану. Із законодавчого визначення випливає, що моментом закінчення злочину є ухилення від надання допомоги особі, яка перебуває в небезпечному для життя стані. Для кваліфікації дій винного за цією нормою кримінального закону не має значення і те, що хтось інший надав чи намагався надати допомогу залишеному в небезпеці, а також тяжкість тілесних ушкоджень отриманих в результаті ДТП [9].

Зважаючи на наведену позицію Верховного Суду України, під час вирішення питання наявності небезпечного для життя стану у потерпілого повинна бути

можливість самозбереження, тобто реальною повинна бути можливість залишитись живим за умови надання своєчасної допомоги.

У аналізованому вироку суду, як зазначалось, смерть дитини настала внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, а об'єм заподіяних їй тілесних ушкоджень був несумісний з життям, тобто у потерпілого Н. не було реальної можливості залишитись живим навіть за умови надання своєчасної допомоги і тому, відповідно, небезпечний для життя стан був відсутній.

Оскільки смерть Н. перебуває у необхідному причинному зв'язку з порушенням В. Правил дорожнього руху, а небезпечний для життя Н. стан був відсутній, дії В., на нашу думку, повинні кваліфікуватись лише за ч. 2 ст. 286 КК України.

До суб'єктивних критеріїв розмежування залишення в небезпеці, що спричинило смерть особи або інші тяжкі наслідки, та кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, пов'язаних з порушенням відповідних правил у цій сфері, належать суб'єкт та суб'єктивна сторона.

Проте ці ознаки під час вирішення питання розмежування аналізованих кримінальних правопорушень також безпосередньо пов'язані з такими об'єктивними ознаками, як наявність чи відсутність небезпечного для життя стану потерпілого та наявність чи відсутність необхідного причинного зв'язку між порушенням правил безпеки на транспорті та суспільно небезпечними наслідками у вигляді смерті особи, спричинення їй тяжких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень.

Висновки. Критерії розмежування залишення в небезпеці, що спричинило смерть особи або інші тяжкі наслідки, та кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, пов'язаних з порушенням відповідних правил у цій сфері, поділяють на об'єктивні та суб'єктивні. До об'єктивних критеріїв належать основний безпосередній об'єкт, предмет, суспільно небезпечне діяння та причинний зв'язок між цим діянням та його наслідками; до суб'єктивних – суб'єкт та суб'єктивна сторона. Головним критерієм розмежування порівнюваних складів кримінальних правопорушень є причинний зв'язок між суспільно небезпечним діянням та його наслідком. Діяння винної особи у разі порушення правил безпеки на транспорті повинно кваліфікуватись за сукупністю кримінальних правопорушень, передбачених відповідною статтею розділу XI «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» Особливої частини КК України та ст. 135 КК України, лише у разі, якщо таке порушення спричинило небезпечний для життя потерпілого стан. Наявність такого стану характеризує реальна можливість потерпілого залишитись живим за умови надання своєчасної допомоги.

Список використаних джерел

1. Tertyshnik V., Fomenko A. Legal assistance and protection in criminal proceedings: international standards and integrative doctrine. *Philosophy, Economics and Law Review*. Vol. 1. 2021. № 2. P. 123–133.
2. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>.
3. Брич Л. П. Теорія розмежування складів злочинів : монограф. Львів : Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2013. 712 с.
4. Конституція України від 28.06.1996. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>.
5. Бабаніна В. В. Залишення в небезпеці: характеристика об'єкта злочину. *Науковий вісник Київського національного університету внутрішніх справ*. 2009. № 3. С. 132–137.
6. Бабанін С. В. Об'єкт порушення чинних на транспорті правил. *Право і суспільство*. 2012. № 6. С. 137–141.
7. Бабанін С. В. Причинний зв'язок як ознака об'єктивної сторони порушення чинних на транспорті правил. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2014. № 4. С. 257–263.
8. Кримінальна справа № 570/527/14-к. *Архів Рівненського районного суду Рівненської області*.
9. Постанова Верховного Суду України у справі № 128/5462/14-к від 24 травня 2018 р. URL : <https://verdictum.ligazakon.net/document/74342664/>

Надійшла до редакції 30.11.2022

References

1. Tertyshnik, V., Fomenko, A. (2021) Legal assistance and protection in criminal proceedings: international standards and integrative doctrine. *Philosophy, Economics and Law Review*. Vol. 1. № 2, pp. 123–133.
2. Kryminalnyi kodeks Ukrainy [Criminal Code of Ukraine] : Zakon Ukrainy vid 05 kvitnia 2001 r. Verkhovna Rada Ukrainy. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> [in Ukr.].
3. Brych, L. P. (2013) *Teoriya rozmezhuвання skladiv zločyniv* [The theory of distinguishing between crimes] : monohrafiia. Lviv : Lviv. derzhav. un-t vnutr. sprav. 712 p. [in Ukr.].
4. Konstytutsiya Ukrainy [Constitution of Ukraine] vid 28.06.1996. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> [in Ukr.].
5. Babanina, V. V. (2009) *Zalyshennia v nebezpetsi: kharakterystyka obiekta zločynu* [Leaving in danger: characteristics of the object of the crime]. *Naukovyi visnyk Kyivskoho natsionalnoho universytetu vnutrishnikh sprav*. № 3, pp. 132–137. [in Ukr.].
6. Babanin, S. V. (2012) *Obyekt porushennia chynnykh na transporti pravyl* [The object of violation of the rules in force on the transport]. *Pravo i suspilstvo*. № 6, pp. 137–141. [in Ukr.].
7. Babanin, S. V. (2014) *Prychynnyy zvyazok yak oznaka obiektyvnoi storony porushennia chynnykh na transporti pravyl* [Causal relationship as a sign of the objective side of the violation of the rules in force on the transport]. *Naukovyi visnyk Dnipropetrovskoho derzhavnoho universytetu vnutrishnikh sprav*. № 4, pp. 257–263. [in Ukr.].
8. Kryminalna sprava № 570/527/14-k [Criminal case No. 570/527/14-k]. *Arkhiv Rivnenskoho raionnoho sudu Rivnenskoï oblasti*. [in Ukr.].
9. Postanova Verkhovnoho Sudu Ukrainy u spravi № 128/5462/14-k vid 24 travnia 2018 r. [Resolution of the Supreme Court of Ukraine in case No. 128/5462/14-k of May 24, 2018]. URL : <https://verdictum.ligazakon.net/document/74342664>. [in Ukr.].

ABSTRACT

Serhii Babanin. Criteria for distinguishing staying in danger which caused the death of a person or other serious consequences, and certain criminal offenses against traffic safety and vehicle operation. The article examines the criteria for distinguishing the abandonment in danger, which caused the death of a person or other serious consequences, and criminal offenses against the safety of traffic and operation of transport, associated with the violation of the relevant rules in this area. In the practical activity of law enforcement agencies and courts, there are disagreements regarding the definition of criteria for distinguishing the components of these criminal offenses. These criteria are divided into objective and subjective. The objective criteria include the main immediate object, subject, socially dangerous act and the causal relationship between this act and its consequences; to the subjective – the subject and the subjective side. It was determined that the key criterion for distinguishing between the compared types of criminal offenses is the causal relationship between a socially dangerous act and its consequence, and the obligatory sign of being left in danger is the life-threatening condition of the victim, the presence of which characterizes the real possibility of the victim to remain alive, provided that timely help. If the victim does not have such an opportunity, the act of the guilty person will not be mandatory for qualification under Art. 135 of the Criminal Code of Ukraine, the sign is a life-threatening condition for the victim. The actions of the guilty person in case of violation of safety rules on transport should be qualified according to the set of criminal offenses provided for in the corresponding article of Chapter XI «Criminal offenses against traffic safety and operation of transport» of the Special Part of the Criminal Code of Ukraine and Art. 135 of the Criminal Code of Ukraine, only if such a violation caused a life-threatening condition for the victim.

Keywords: criminal offences, leaving in danger, safety of movement and operation of transport, criteria for separation, life-threatening condition.