

СПІВЗАПОДІЯННЯ У ЗЛОЧИНІ

Мисливий В. А.,

доктор юридичних наук, професор,

професор кафедри публічного права

Національного технічного університету України

«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»

У статті розглянуто кримінально-правові питання співзаподіяння у злочині. Досліджено ґенезу підходів щодо поняття співзаподіяння та його зв'язку з ученням про співучасть у кримінальному праві. Проаналізовано судову практику, пов'язану із вчиненням необережного співзаподіяння. Окреслено коло питань щодо впровадження співзаподіяння у злочині в чинне кримінальне законодавство.

В статье рассмотрены уголовно-правовые вопросы сопричинения в преступлении. Исследован генезис подходов относительно понятия сопричинения и его связи с учением о соучастии. Проанализировано судебную практику, связанную с совершением неосторожного сопричинения. Очерчено круг вопросов, связанных с имплементацией сопричинения в преступлении в действующее уголовное законодательство.

The article deals with criminal-legal issues of co-infliction in a crime. The author has studied the genesis of approaches to the notion of co-infliction and its relation to the doctrine of complicity in criminal law. He has analyzed the judicial practice related to reckless co-infliction. He has outlined the scope of matters concerning the introduction of co-infliction in a crime into the current criminal law.

Ключові слова: злочин, кримінальна відповідальність, злочинна необережність, співзаподіяння у злочині.

Постановка проблеми. Кримінальне право постійно вдосконалює свої інститути, спрямовані на підвищення ефективності охорони суспільних відносин. Водночас не всі доктринальні ідеї, що заслуговують на увагу, своєчасно одержують належне місце у кримінальному законодавстві, однією з яких є співзаподіяння у злочині. Парадоксально, але співзаподіяння, незважаючи на його спорідненість із закріпленням у нормах кримінального закону вченням про співучасть у злочині, поки що не знайшло підтримки законодавця.

Певним гальмом у цьому відношенні є не завжди обґрунтована абсолютизація в теорії кримінального права певних аксіом, зокрема неможливість існування співучасті як кримінально-правового явища у злочинах, що вчиняються з необережності. Проте, погоджуючись із тезою про неможливість співучасті у необережному злочині, вважаємо, що саме цей постулат зумовлює необхідність його використання для отримання нових знань та постановки цієї проблеми в іншому плані, зокрема для того, чи є взагалі підстави для визнання у кримінальному праві такого явища, як співзаподіяння в необережному злочині? На наш погляд, такі підстави не лише реально існують, але й у межах означеної проблеми презентують значне коло не досліджених і не вирішених протягом тривалого часу питань щодо спільної участі декількох суб'єктів у злочинах, що вчиняються з необережності.

Аналіз останніх досліджень із цієї проблеми. Здійснені сучасні наукові розвідки в Україні певною мірою поглибили розуміння проблеми необережного співзаподіяння завдяки дослідженням С.Р. Багірова, В.І. Борисова, О.В. Гороховської, В.А. Мисливого, В.О. Навроцького й інших учених та зумовили необхідність коригування законодавчого підходу щодо спільної необережної злочинної поведінки. І хоча Кримінальний кодекс України 2001 року (далі – КК України) закріпив відповідні положення щодо необережної форми вини, проте й сьогодні, незважаючи на підтвердження існування необережного співзаподіяння, теорія і практика кримінального судочинства залишають чимало питань щодо цього феномена, який так і не знайшов законодавчого вирішення.

Метою статті є обґрунтування існування спільної злочинної поведінки в необережних злочинах та необхідність кримінально-правового регулювання співзаподіяння у злочині.

Виклад основного матеріалу. Відомо, що під час формування вчення про співучасть у злочині вченими пропонувались різні підходи до цього одного з найскладніших і дискусійних розділів кримінального права, зокрема щодо місця в ньому необережної злочинної поведінки. Так, наприкінці XVII ст. Г.Є. Колоколов зазначав, що співучасть з боку суб'єктивної передбачає тільки те, що кожен з

учасників діє винним чином, при цьому для буття співучасті зовсім індивідуально, випадає на долю злочинців *dolus* або *culpa*, існує між ними домовленість або ні [1, с. 51]. Можливою співучастю у необережних злочинах визнавав також М. Д. Сергієвський і І. Я. Фойницький [2, с. 15–16], а за радянської доби до причетних цієї позиції відносять М.Д. Шаргородського, який підкреслював, що злочинний результат може бути заподіяний як умисною спільною діяльністю, так і необережною спільною діяльністю декількох осіб [3, с. 92].

Цілком визначено щодо цього висловлювався А. Н. Трайнін, який наголошував, що співучастю гадана лише там, де всі особи, які беруть участь, діють або умисно, або необережно [4, с. 68]. Така його думка була послідовною, адже в іншій її інтерпретації вчений підкреслював, що оскільки винний зв'язок можливий або у формі умислу, або у формі необережності, не має рішучих підстав стверджувати, що нібито співучастю у сполученні з необережною виною взагалі є немислимою [4, с. 111]. У підтвердження наводився приклад, коли пасажир всіляко підганяє водія, переконуючи його нехтувати правилами вуличного руху. Машина розвиває недозволену швидкість і вбиває пішохода. Шофер притягується до відповідальності за ст. 139 КК РРФСР (необережне вбивство), а за відомих умов цілком можливо є відповідальність пасажиря як співучасника (підбурювача) за ст. ст. 17 і 139 КК РРФСР [4, с. 115].

Проте в науці кримінального права існував діаметрально інший підхід до вчення про співучастю, оскільки серед значної частини криміналістів була поширена думка про те, що співучастю має місце лише тоді, коли злочини вчиняються умисно, тобто співучастю у сполученні з необережністю неможлива. Серед причетних такого підходу варто назвати одного з фундаторів учення про співучастю О. С. Жиряєва, який зазначав, що усякий вид участі у злочині може бути лише усвідомлений, завідомий, умисний, тобто відкидав думку тих, хто допускає можливість стати совиновником, підбурювачем, пособником і т. д. внаслідок злочинної необережності [5, с. 24].

На початку становлення теорії радянського кримінального права була висловлена начебто компромісна думка про те, що абсолютне та автоматичне виключення можливості співучасті у необережних злочинах не впливає із загального вчення про співучастю, оскільки не відповідає судовій практиці, а також наголошувалося на тому, що визнання теоретичної можливості співучасті за необережністю зовсім не означає пропозиції внесення у законодавство загального правила про відповідальність за необережну співучастю [4, с. 118].

У цьому контексті слід зазначити, що М.С. Таганцев, розглядаючи на початку XIX століття особливості злочинів, які вчиняються з необережності, зазначав: «Якщо при зустрічі двох пароплавів обидва капітани з необережності не подали встановлених сигналів, відбулося зіткнення і один з пароплавів пішов на дно, то необережність одного капітана не виключає відповідальності іншого» [6, с. 287]. І хоча на той час зазначена проблема не мала особливого практичного значення, вона стала набувати актуальності з розвитком науково-технічного прогресу, зокрема у сфері взаємодії людини і техніки.

Спроба актуалізувати проблему необережного співзаподіяння була здійснена в російському кримінальному праві понад тридцять років тому в працях П.С. Дагеля, Р.Р. Галіакбарова, В.А. Нерсесяна, І.Р. Харитонові та інших авторів. Зокрема І.Р. Харитонові належить дослідження цього питання на рівні кандидатської дисертації, в якій під необережним співзаподіянням пропонувалося вважати взаємопов'язані необережні дії (бездіяльність) двох і більше осіб, що потягли злочинні наслідки або загрозу настання [7].

У вітчизняній науці кримінального права того часу питання необережного співзаподіяння на такому рівні не розглядалося, проте було б несправедливим обминути публікацію С. Гончаренка, в якій, розглядаючи зазначене явище з позицій теорії та ілюструючи її прикладами із судової практики, він також пропонував необхідність введення в Загальну частину Кримінального кодексу УРСР спеціальної норми, яка б передбачала формулювання поняття необережного співзаподіяння [8, с. 63–65]. Водночас, коментуючи цю статтю, професор М.І. Бажанов, зазначивши низку її суперечливих положень, зауважив, що «практика не відчуває серйозних утруднень тоді, коли кілька осіб із необережності вчинюють злочин. Кожна з них несе самостійну відповідальність, як це, наприклад, мало місце під час загибелі теплохода «Адмірал Нахімов», коли до кримінальної відповідальності було притягнуто обох капітанів – і теплохода і суховантажного судна» [9, с. 67].

Дійсно, наведена морська катастрофа – один із відомих беззаперечних прикладів необережного співзаподіяння в умовах науково-технічного прогресу, який на межі XX – XXI століть викликав найнебезпечніші прояви спільної необережної злочинної поведінки, підтверджені судовою практикою у низці кримінальних справ, розглянутих вищими судовими інстанціями.

Так, у липні 1986 року Судова колегія у кримінальних справах Верховного Суду СРСР у м. Чорнобилі розглянула справу про аварію на ЧАЕС, що сталася 26 квітня 1986 року, внаслідок якої відбувся великий радіоактивний викид, тисячі людей були опромінені, а тисячі гектарів землі забруднені. Судом визнані винними директор станції, головний інженер, його заступник, начальник зміни, началь-

ник реакторного цеху і інспектор Держатоменергонагляду, які не забезпечили безпечної експлуатації складного підприємства, виконання персоналом встановлених правил. Зокрема директор та інженери засуджені за порушення правил безпеки на вибухонебезпечних підприємствах (ч. 2 ст. 220 КК УРСР 1960 р.), що потягло людські жертви та інші тяжкі наслідки, до 10 років позбавлення волі [10].

Іншим прикладом є вже згадана морська катастрофа, пов'язана із зіткненням теплоходу «Адмірал Нахимов» із суховантажним судном «Петр Васев» 31 серпня 1986 року на Чорному морі в районі порту Новоросійськ, унаслідок якої теплохід «Адмірал Нахимов» затонув, що спричинило загибель 423 пасажирів і членів екіпажу. Вироком Судової колегії з кримінальних справ Верховного Суду СРСР у м. Одесі капітани Чорноморського морського пароплавства М. і Т. за порушення правил судноплавства вказаними судами засуджені на 15 років позбавлення волі кожний [11, с. 38].

Невдовзі одна з найбільших у світі залізничних катастроф відбулася в Росії під Уфою, в районі проходження продуктопроводу «Західна Сибір-Урал-Поволжя», призначеного для транспортування під високим тиском зрідженого газу. Біля с. Улу-Теляк у Башкирії через розрив труби витік зріджений газ, який розлився землею, заповнивши великі улоговини в місці проходження залізниці. У цій зоні, на 1 710 кілометрів, 3 червня 1989 року під час роз'їзду зустрічних пасажирських потягів «Новосибірськ-Адлер» і «Адлер-Новосибірськ» стався вибух, еквівалентний вибуху 300 тон тротилу, внаслідок якого загинуло 575 і було травмовано 623 людини. Розслідуванням Прокуратури СРСР встановлено, що проект магістрального трубопроводу був прийнятий із порушеннями, без телеметрії контролю його роботи, загазованість у цьому районі тривала близько місяця, але ліквідацією витoku газу ніхто не займався. Трубопровід перебував без нагляду, оскільки був скасований його регулярний обліт на вертольоті і скорочена посада обхідника. Дев'яти службовим особам, зокрема керівникові будівельно-монтажного управління тресту, виконробам, іншим виконавцям було пред'явлено звинувачення за ч. 2 ст. 215 КК РСФРР за порушення правил під час виробництва будівельних робіт, що потягло загибель людей та інші тяжкі наслідки.

Ще одна відома катастрофа відбулась на теренах України 27 липня 2002 року на військовому авіаційному шоу на аеродромі «Скнилів» поблизу м. Львів, під час якого літак впав у натовп глядачів і вибухнув. Унаслідок падіння літака СУ-27УБ на лєтовищі загинуло 77 людей, а загалом постраждала 241 особа. Військовий апеляційний суд Центрального регіону України визнав винними у порушенні правил польотів та підготовки до них за ст. 416 КК України і засудив командира екіпажу літака Т. до 14 років позбавлення волі та члена екіпажу цього ж літака Є. до 8 років позбавлення волі, призначивши покарання й іншим військовослужбовцям, причетним до цього злочину. Військова колегія Верховного Суду України залишила вирок суду в силі.

Перелік таких злочинів можна продовжити, але важливою залишається сутність, що об'єднує ці діяння: вони стали результатом спільної злочинної бездіяльності, недбалості, недисциплінованості людей, відповідальних за експлуатацію різних небезпечних об'єктів та джерел підвищеної небезпеки.

Тому постає питання щодо того, чи вистачає сьогодні правосуддю у таких випадках необхідних кримінально-правових норм і чи спроможна судова система, керуючись чинним кримінальним законодавством, на належному рівні розглядати кримінальні провадження з відповідною правовою оцінкою діянь з ознаками співзаподіяння?

У цьому контексті зазначимо, що напрацьована наукова спадщина дає підстави для висновку, що злочинна необережність у межах спільної умисної діяльності декількох осіб не знайшла ні теоретичного, ні практичного підтвердження. Проте проблема необережного співзаподіяння, не претендуючи на її розгляд у межах співучасті, не заслуговує рішучого від неї відмежування. До того ж в історії кримінального права вчення про співучасть також пройшло складний шлях від повного відкидання цього інституту до беззаперечного визнання. І в такому разі, на наш погляд, замість протиставлення інститутів співучасті і співзаподіяння більш доцільним залишається пошук «родинних» зв'язків.

Найбільшого поширення злочини із ознаками співзаподіяння набувають у сфері дорожнього руху. Зростання автопарку в Україні, збільшення потужності автомобілів, ускладнення інфраструктури призводить до збільшення деліктів на цьому виді транспорту, які не завжди обмежуються виною одного із суб'єктів. Серед них характерними є порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту декількома водіями транспортних засобів. Проте кримінальний закон і судова практика штучно розмежовують єдине необережне діяння, вчинене декількома особами, на одноособово вчинені окремі необережні злочини. Такий підхід зумовлює випадки об'єктивного ставлення у вину одній особі результату злочинної необережної поведінки інших суб'єктів, що призводить до безпідставного звільнення останніх від кримінальної відповідальності.

У теорії і судовій практиці щодо цих злочинів іноді зазначається, що порушення одного водія є похідним від порушення другого, а суб'єктивна сторона такого діяння характеризується змішаною виною двох осіб [3, с. 311–313]. Проте посилення на змішану форму вини не тільки не вирішують питання відповідальності, але й нерідко ускладнюють його розуміння, адже існування змішаної вини визнається не всіма правниками. Деякі вчені вважають, що винною в дорожньо-транспортному зло-

чині може бути лише одна особа. Зокрема таку позицію свого часу обґрунтували А. Горбуза і Є. Сухарев. Проте, залишаючи без детального розгляду статтю зазначених авторів щодо цього, зауважимо, що її «апофеозом» є останнє речення: «...за загальним правилом винною у вчиненні злочину (дорожньо-транспортного – В. М.) може бути визнана лише одна особа» [12, с. 28]. На наш погляд, саме такий висновок є спростуванням абсолютності твердження авторів про те, що винною у дорожньо-транспортному злочині може бути лише одна особа, адже відомо, що загальні правила часто мають винятки. До речі, більш послідовним у цьому відношенні був М.Й. Коржанський, який однозначно вважав, що в одній дорожньо-транспортній пригоді не може бути визнано одночасно винними два або більше водіїв, що підтверджує відсутність нашої з ним компромісної позиції з цього питання [13, с. 17–18].

Проте наведені дискусійні позиції скоріше є свідченням недостатнього дослідження необережного співзаподіяння у науці кримінального права, прогалин у законодавчому регулюванні, неоднозначних і суперечливих підходах щодо кримінально-правової оцінки цього явища, що викликає чимало труднощів у працівників досудового слідства та суду.

Вітчизняні криміналісти не торкаються цієї проблеми, хоча й не заперечують її існування та необхідності розв'язання в теорії, законодавстві і правозастосовній діяльності. Отже, свавільною виглядає практика, коли питання кримінальної відповідальності вирішується, зважаючи лише на власне розуміння таких ситуацій та розсуд конкретного прокурора, слідчого чи судді. Характерно, що цьому іноді сприяють відповідні рекомендації вищих судових інстанцій. Так, 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 те, 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 треба мати на увазі, що за певних умов виключається кримінальна відповідальність особи, яка порушила правила дорожнього руху вимушено, через створення аварійної ситуації (курсив наш – В.М.) іншою особою, котра керувала транспортним засобом» [14, с. 251–252].

На наш погляд, такі рекомендації не враховують особливості об'єктивної сторони порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Адже, по-перше, викликає зауваження використання замість такої ознаки об'єктивної сторони, як «обстановка» терміна «ситуація», який у теорії кримінального права не має обґрунтованого та усталеного значення. Вочевидь, варто вести мову про «аварійну обстановку». По-друге, конструкція «особа порушила правила дорожнього руху вимушено» у цьому контексті є взагалі неприйнятною для оцінки поведінки водія.

Теорією кримінального права на основі багаторічної слідчої, експертної і судової практики щодо вказаних злочинів поняття «аварійна обстановка» розглядається як матеріальний субстрат дорожньо-транспортного делікту, з урахуванням того, що вона завершується настанням суспільно небезпечних наслідків. В аварійній обстановці водій не має технічної можливості запобігти дорожньо-транспортній пригоді, адже він, опинившись у ній, позбавлений можливості діяти усвідомлено, внаслідок чого його поведінка носить автоматичний, рефлексивний характер, а тому вона не підлягає правовій оцінці. Відтак діяти «вимушено» означає виконувати щось проти бажання, потреби, під тиском обставин, що, на наш погляд, хоча й виглядає синонімічно, проте зовсім не еквівалентно підсвідомій поведінці. Отже, якщо особа виконує щось вимушено, то це не означає позбавлення її поведінки усвідомленого та вольового характеру, яка може бути оцінена як протиправна, тобто така, що не виключає кримінальну відповідальність.

Таким чином, на користь співзаподіяння свідчать ситуації, за яких суспільно небезпечні наслідки виникають у результаті взаємозв'язку та взаємозумовленості необережної поведінки декількох осіб. Такими є обставини, коли два або більше водіїв механічних транспортних засобів, унаслідок порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, створили аварійну обстановку, в якій жоден із них вже не в змозі запобігти настанню суспільно небезпечних наслідків, за спричинення яких вони обґрунтовано підлягають відповідальності, за наявності в діянні кожного з них сукупності всіх ознак складу злочину.

На підтвердження пропонуємо типовий приклад із судової практики. Водій А., керуючи автомобілем «ВАЗ 2121», у темну пору доби рухався без ввімкненої фари польовою дорогою між селами. Водночас цією ж дорогою назустріч автомобілю рухався мотоцикл «ІЖ» під керуванням водія Б. також без увімкненої фари. Унаслідок порушення вказаними водіями Правил дорожнього руху, зокрема пунктів 11.2. (рух якнайближче до правого краю дороги); 12.1, 12.2. (вибір такої швидкості, щоб мати змогу зупинити транспортний засіб у межах видимості дороги); 13.3. (обрання безпечного інтервалу при зустрічному роз'їзді); 19.1. (у темну пору доби на транспортному засобі повинні бути ввімкнені світлові пристрої), відбулося зіткнення вказаних транспортних засобів. При цьому пасажир мотоци-

кла отримав тяжкі тілесні ушкодження [15]. Суд обґрунтовано визнав обох водіїв винними у злочині, передбаченому ч. 2 ст. 286 КК України. На наш погляд, наведений висновок суду у цьому разі є беззаперечним. Розгляд таких прикладів можна продовжити, проте наш аналіз показує, що це кримінально-правове явище знаходить свій статистичний прояв у кожному одному зі ста кримінальних проваджень, розглянутих судами за ст. 286 КК України.

Отже, співзаподіяння у злочині – це реальне явище, яке поряд зі співучастю має бути врегульовано кримінальним законом для вирішення питань відповідальності, кваліфікації та призначення покарання за злочини вчинені з необережності. Воно має передбачати відповідальність за необережну спільну участь декількох суб'єктів у вчиненні необережного злочину, серед яких найбільш типовими є порушення правил безпеки у різних сферах суспільних відносин, зокрема функціонування транспорту та об'єктів критичної інфраструктури, охорони праці і техніки безпеки та інших галузях. Неврахування сутності та ознак співзаподіяння у цих та інших злочинах, що вчиняються з необережності, є результатом існування прогалин у чинному кримінальному законодавстві та необхідності його вдосконалення.

Висновки. Таким чином, у теоретичному і прикладному відношенні в кримінальному праві та кримінальному законодавстві існує низка нерозв'язаних питань, що стосуються інституту співзаподіяння у злочині та вимагають визначення: 1) доктринальних засад інституту співзаподіяння; 2) поняття співзаподіяння у злочині, його об'єктивних і суб'єктивних ознак, меж, ролі та кримінально-правового значення; 3) підстав кримінальної відповідальності; 4) форм необережного співзаподіяння; 3) видів учасників співзаподіяння; 4) відмежування співзаподіяння у злочині від інших форм злочинної поведінки; 5) розмежування зі співучастю у злочині; 6) особливостей кримінальної відповідальності співзаподіювачів та індивідуалізації покарання; 7) розмежування з одиничним злочинном, що вчинюється з необережності; 8) системи кримінально-правових норм щодо інституту співзаподіяння у злочині для запровадження у кримінальне законодавство.

Література:

1. Колоколов Г.О. Соучастии в преступлении. Москва: Университетская тип., 1881. 210 с.
2. Цит. за: Энциклопедия уголовного права. Т.6. Соучастие в преступлении. Издание проф. Малинина. СПб ГКА, Санкт-Петербург., 2007. 564 с.
3. Шаргородский М.Д. Некоторые вопросы учения о соучастии. Правоведение. 1960. № 1. С. 84–97.
4. Трайнин А.Н. Учение о соучастии / Институт права АН СССР. Москва: Юрид. изд-во НКЮ СССР, 1941. 160 с.
5. Цит. за: Лапухин М.М. Вторичная преступная деятельность: понятие, виды, проблемы квалификации, криминализации и пенализации. Москва: Волтерс Клувер, 2006. 240 с.
6. Таганцев Н.С. Русское уголовное право. Лекции. Часть общая. В 2 т. Т. 1. Москва: Наука, 1994. 380 с.
7. Харитоновна И.Р. Неосторожное сопричинение в советском уголовном праве: автореф.... канд. юрид. наук. 12.00.08 – уголовное право и криминология; исправительно-трудовое право. Свердлов. юрид. ин-тут им. Р.А. Руденко. Свердловск, 1985. 16 с.
8. Гончаренко С. Про поняття необережного співзаподіяння. Радянське право. 1989. № 10. С. 63–65.
9. Статтю коментує професор Харківського юридичного інституту М.І. Бажанов. Радянське право. 1989. № 10. С. 66–67.
10. Кого наказали за катастрофу в Чернобыле. URL: <https://fakty.ictv.ua/ru/ukraine/suspilstvo/20160426-1582860> (дата звернення: 06.09.2018).
11. В судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда СССР // Бюллетень Верховного Суда СССР. 1987. № 3. С. 38.
12. Горбуза А., Сухарев Е. О квалификации дорожно-транспортных преступлений // Советская юстиция. 1980. № 8. С. 26–28.
13. Коржанський М.Й., Мисливий В.А. Кваліфікація автотранспортних злочинів. Київ: Юрінком, 1996. 80 с.
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 23.12.2005 р. № 14 // Постанови пленуму Верховного Суду України у кримінальних справах. Київ: Алерта; ЦУЛ, 2011. 400 с.
15. Вирок Овідіопольського районного суду Одеської області у справі № 509/68/14-к від 10 березня 2016 року. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/57123428> (дата звернення: 06.09.2018).