

Бабанін С. В.

кандидат юридичних наук, доцент
(Дніпропетровський державний
університет внутрішніх справ)

УДК 343.346

ПРИЧИННИЙ ЗВ'ЯЗОК ЯК ОЗНАКА ОБ'ЄКТИВНОЇ СТОРОНИ ПОРУШЕННЯ ЧИННИХ НА ТРАНСПОРТІ ПРАВИЛ

Розглянуто особливості причинного зв'язку як обов'язкової ознаки об'єктивної сторони порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК України). Визначено види причинного зв'язку у цьому злочині.

***Ключові слова:** кримінальна відповідальність, об'єктивна сторона злочину, причинний зв'язок, чинні на транспорті правила.*

Постановка проблеми. Порушення чинних на транспорті правил, передбачене ст. 291 КК України, за конструкцією є матеріальним складом злочину, а тому причинний зв'язок між діянням та його суспільно небезпечними наслідками є обов'язковою ознакою цього складу. Однак у навчальній та науковій літературі фактично відсутній розгляд особливостей цієї ознаки об'єктивної сторони вказаного злочину. Натомість слідчо-судова практика застосування ст. 291 КК свідчить про суттєві труднощі встановлення причинного зв'язку у цьому злочині і, відповідно, кваліфікації діянь осіб, причетних до порушення чинних на транспорті правил. Отже, є потреба розглянути причинний зв'язок як обов'язкову ознаку складу злочину, передбаченого ст. 291 КК.

Аналіз публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми. Кримінально-правові проблеми злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту досліджувалися вченими України, зокрема О.О. Балобановим, В.І. Борисовим, С.В. Гізімчуком, В.С. Гуславським, В.І. Касинюком, З.Г. Корчевою, О.М. Котовенком, В.А. Мисливим, О.М. Опальченком, В.М. Пруссом, В.П. Тихим та ін. Проте питанню визначення причинного зв'язку в порушенні чинних на транспорті правил приділено недостатньо уваги.

Метою статті є визначення особливостей та видів причинного зв'язку в порушенні чинних на транспорті правил.

Виклад основного матеріалу. Згідно з домінуючою у кримінальному праві точкою зору, причинний зв'язок – це факультативна ознака об'єктивної сторони складу злочину, яка є обов'язковою для матеріальних складів злочину [1, с. 117; 2, с. 81; 3, с. 110]. У кримінальному праві під причинним зв'язком слід розуміти об'єктивно існуючий зв'язок між діянням – дією або бездіяльністю (причиною) – і суспільно небезпечними наслідками (наслід-

ком), коли дія або бездіяльність викликає (породжує) настання суспільно небезпечного наслідку [1, с. 136].

Проте Н.М. Ярмиш доводить, що розглядати причинний зв'язок як самотійну ознаку об'єктивної сторони, виводити його за межі наслідку є нелогічним [4, с. 436], оскільки заповідяну діянням шкоду не можна назвати наслідком за відсутності причинного зв'язку. Тому об'єктивна сторона злочину з матеріальним складом описується за допомогою двох обов'язкових ознак – діяння та наслідку. Причинний же зв'язок виступає як ознака наслідку [4, с. 438]. Такий підхід до визначення сутності розглядуваного явища вбачається нам цілком логічним і при цьому, як зазначає Н.М. Ярмиш, радикальних змін у плані аналізу об'єктивної сторони він не спричинить, оскільки встановлення причинного зв'язку одночасно означає і визнання того, що явище, яке нас цікавить, є наслідком даного діяння [4, с. 438].

Отже, кримінальна відповідальність за ст. 291 КК може настати лише тоді, коли саме порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух, або ж правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів викликає (породжує) настання хоча б одного із суспільно небезпечних наслідків, передбачених диспозицією цієї статті.

У ході визначення змісту причинного зв'язку пропонуються різні моделі. Зокрема, необхідний причинний зв'язок визначається такими ознаками: діяння відбувається за часом раніше наслідків; діянню притаманна неминучість або реальна можливість настання наслідків; у конкретних умовах часу й обставин реальна можливість перетворюється в дійсність, і, таким чином, діяння породжує наслідки; наслідки за часом йдуть після діяння; наслідки породжуються тільки цим діянням, тобто є наслідком, закономірним стосовно суспільно небезпечних наслідків, що настали [5, с. 129].

Однією з найбільш розповсюджених теорій причинності є так звана теорія «*conditio sine qua non*», або теорія необхідної умови, згідно з якою дія особи тоді є причиною даного наслідку, коли ця дія була однією з необхідних умов його настання. Теорія «*conditio sine qua non*» виходить з припущення повної рівноцінності (але не рівнозначності) всіх попередніх близьких чи віддалених умов його настання. Кожна з них, якщо вона задовольняє зазначеній вимозі, може розглядатися як причина того, що відбулося [1, с. 137; 6, с. 121; 7, с. 115]. Щоб визначити те чи інше явище як причину, необхідно застосувати “золоте правило причинності”, яке означає: якщо, уявно віділивши явище, яке нас цікавить (стосовно права – дію особи), з усієї суми попередніх факторів, ми побачимо, що останнє не відбулося б чи відбулося іншим чином або в інший час, то слід визнати, що дане явище (дія) є умовою даного наслідку. Якщо ж виявиться, що наслідок настав би в тому ж порядку, це означає, що дія не є умовою наслідку і між ними немає причинного зв'язку. Тобто, якщо комбінація АВС дає явище А, а комбінація АВ не дає цього результату, і це служить доказом того, що явище (дія) С є умовою наслідку А [6, с. 180-181].

Щоб вважати причинний зв'язок встановленим, зазначає

Н.Н. Білокобильський, потрібно з'ясувати: які вимоги чинних на транспорті правил не були виконані особою; чи запобігало настанню шкідливих наслідків їх виконання; чи описано діяння особи в диспозиції кримінально-правової норми. При вчиненні злочину через бездіяльність важливим є встановлення обставини, чи мала особа можливість виконати правила належним чином [8, с. 33].

Дослідженням проблеми встановлення причинного зв'язку у справах про транспортні злочини займалися багато вчених-криміналістів. Причинний зв'язок у справах цієї категорії наділений досить складним характером, має низку особливостей. Специфіка його полягає в тому, що через множинність факторів і наявність ланок опосередкування у розвитку ланцюга причинності шкідливі наслідки мають, як правило, ситуативний і здебільшого випадковий характер і, крім того, не завжди адекватні ступеню тяжкості порушення відповідних правил [6, с. 271].

Слід зазначити, що свого часу А.Н. Трайнін розробив таке поняття, як “ступінь спричинення”. Так, він зазначав: “Було б глибокою оманною вважати, що різний ступінь спричинення має місце лише у випадках співучасті; цілком реальними є випадки, коли співучасті немає, але причинний зв'язок різнорідний... Дія особи, яка є головною причиною суспільно небезпечного результату, за інших однакових умов повинна тягти за собою більшу кримінальну відповідальність, ніж дія особи, яка відігравала другорядну роль у спричиненні цього результату. Відповідно, не тільки ступінь вини, але й ступінь спричинення визначають ступінь суспільної небезпеки і, відповідно, міру кримінальної відповідальності” [9, с. 168-175]. Як констатує В.Є. Емінов, визначення “ступеня спричинення” (або, за іншою термінологією, “ступеня сприяння настанню шкідливого наслідку” чи “ролі поведінки даної особи в спричиненні шкідливих наслідків”) є необхідним не тільки в тих випадках, коли шкідливий результат спричинений діями кількох осіб, але й тоді, коли причинний зв'язок ускладнений втручанням сил природи або причин технічного порядку. В тих випадках, коли роль цих причин у злочині була більш значною, ніж особи, суд, безперечно, не може притягти до відповідальності метеорологічні явища чи техніку, але вправі та зобов'язаний знизити відповідальність особи, яка припустилась порушень правил безпеки руху або експлуатації транспорту [10, с. 38].

Злочинне порушення чинних на транспорті правил може вчинятися не лише однією, а й декількома особами, кожна з яких своїм діянням створює сукупність умов для настання тяжких наслідків. Чинне кримінальне законодавство України не визначає поняття необережного співспричинення, а тому відповідальність за вчинення такого злочину настає на загальних підставах, тобто як за необережний злочин. Ступінь та характер участі кожної необережно діючої особи у спричиненні наслідків на кваліфікацію злочину не впливають, а враховуються судом при призначенні покарання.

Так, наприклад, 11.08.2004 на міському пляжі м. Євпаторія на відстані приблизно 100 м від берегу громадянин Росії Л. на гідроциклі “Бомбард'єр”,

зробивши повний круг по акваторії, пішов на таран моторного човна, який тягнув буксиром подвійний надувний човен типу “банан” з дітьми. Водій моторного човна встиг повернути вбік і гідроцикл на повному ходу пройшов повз правий борт “банану”. З дев’яти пасажирів останнього постраждали вісім: 15-річний юнак в результаті тупої травми отримав розрив внутрішніх органів, інші – різні травми кінцівок. Найменшій пасажирці було 9 років. При цьому інструктор (він же володар) гідроциклу В., який повинен особисто здійснювати перевезення на цьому транспортному засобі, всупереч чинним правилам передав керування водним мотоциклом особі, яка не мала навичок такого керування. Кримінальна справа, порушена за ст. 291 КК стосовно володаря гідроциклу, передана до суду. Кримінальна справа за ст. 291 КК стосовно громадянина Росії Л., який скоїв наїзд на “банан”, зупинена у зв’язку з його хворобою [11, с. 15].

Розглядаючи питання встановлення причинного зв’язку у справах про автотранспортні злочини, В.Б. Малінін зазначає, що особливістю причинного зв’язку у справах про злочинні порушення правил, які забезпечують рух та експлуатацію транспортних засобів, є те, що в ряді випадків він може мати складний, опосередкований характер, коли дії суб’єкта не тільки суттєво збігаються за місцем та часом їх вчинення із злочинним наслідком, але, що особливо важливо підкреслити, опосередковані діями інших осіб (водія іншої машини, потерпілого, пішохода і т.д.), так чи інакше причетних до дорожньо-транспортної пригоди [6, с. 272-284]. У даному випадку слід керуватись таким правилом: якщо причиною порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту одним учасником руху було недодержання цих правил іншим учасником руху і перший не мав можливості уникнути суспільно небезпечних наслідків, кримінальна відповідальність такої особи виключається.

При встановленні причинного зв’язку у транспортних злочинах, 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 і, за наявності інших ознак складу злочину, вирішувати питання про притягнення до кримінальної відповідальності конкретної особи.

Як типовий можна навести такий приклад. Водій автомобіля „Шкода Октавія” Ч., з метою уникнення наїзду на пішохода Н., який перебігав дорогу у невстановленому місці, вчинив зіткнення з автомобілем ГАЗ-2410 під керуванням К., наслідком чого сталися тяжкі тілесні ушкодження пасажира автомобіля ГАЗ-2410. У даному випадку при вирішенні питання щодо притягнення пішохода Н. до кримінальної відповідальності за ст. 291 КК слід з’ясувати кілька обставин: чи порушував Н. правила дорожнього руху; якщо Н. порушив правила, то чи була у водія автомобіля „Шкода Октавія” Ч. можливість уникнути зіткнення з автомобілем ГАЗ-2410 без наїзду на пішохода Н.; чи порушу-

вав водій автомобіля „Шкода Октавія” Ч. Правила та чи була у нього можливість уникнути зіткнення з автомобілем ГАЗ-2410, якби не було порушення правил пішоходом. Іншими словами, у даному випадку слід встановити, чи виступає порушення правил дорожнього руху пішоходом тією причиною, без якої не настали б суспільно небезпечні наслідки. У разі доведення останнього положення кримінальній відповідальності підлягатиме пішохід.

Поширеними є випадки, коли правила безпеки руху порушують особи, які не керують транспортними засобами (пішоходи та ін.) і стають при цьому жертвами своїх же дій. З цього приводу О.І. Коробєєв зауважує, що «органи кримінальної юстиції, „загіпнотизовані” самошкодою, спричиненою порушенням правил дорожнього руху, доволі часто залишають його дії безкарними, переносючи удар кримінальної репресії на водія, який не постраждав в аварії. ... У такій ситуації єдиною необхідною причиною нещасного випадку є дії потерпілого, що виключає відповідальність водія за заподіяну шкоду. І навпаки, якщо такий „потерпілий” залишився живий і його діями спричинено й інші передбачені кримінальним законом наслідки, то саме він повинен відповідати за свою необережну поведінку» [12, с. 181-182], у нашому випадку – за ст. 291 КК.

На обов'язковості ретельного встановлення причинного зв'язку у разі порушення чинних на транспорті правил акцентовано увагу в 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”, де зазначено: 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'ясовувати 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 треба мати на увазі, що за певних умов виключається кримінальна відповідальність особи, яка порушила Правила дорожнього руху вимушено, через створення аварійної ситуації іншою особою, котра керувала транспортним засобом.

Проте посилення в постанові на обов'язок суду ретельно досліджувати причинний зв'язок лише при вчиненні злочинів, передбачених ст. 286 КК, суттєво обмежує тлумачення питань кваліфікації злочинів, пов'язаних з порушенням чинних на транспорті правил. На наш погляд, положення, що міститься в цьому пункті постанови, слід застосовувати і до ознак причинного зв'язку інших транспортних злочинів, у тому числі й злочину, передбаченого ст. 291 КК.

Висновки. Причинний зв'язок складу злочину, передбаченого ст. 291 КК України, характеризується тим, що суспільно небезпечне діяння, вчинюване суб'єктом цього злочину, є безпосередньою і достатньою причиною настання єдиних суспільно небезпечних наслідків. При цьому цей необхідний

причинний зв'язок може умовно розглядатися як безпосередній (наприклад, коли водій велосипеда, порушуючи Правила дорожнього руху, здійснює наїзд на пішохода, спричиняючи тяжкі наслідки), так і опосередкованим (коли пішохід своїм порушенням Правил дорожнього руху спричиняє зіткнення механічних транспортних засобів, результатом якого виступають тяжкі наслідки). Слід зазначити, що в окремих випадках 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, у сфері охорони праці та безпеки життєдіяльності).

Бібліографічні посилання

1. Кримінальне право України. Загальна частина / М. І. Бажанов, Ю. В. Баулін, В. І. Борисов та ін. – К. : Юрінком Інтер, 2005. – 480 с.
2. Фріс П. Л. Кримінальне право України. Загальна частина : підруч. для студентів вищих навч. закладів / П. Л. Фріс. – К. : Атіка, 2004. – 488 с.
3. Уголовное право: Общая часть / Александров Ю. В., Антипов В. И., Володько Н. В. и др. – К. : Атіка, 2002. – 448 с.
4. Ярмыш Н. Н. Теоретические проблемы причинно-следственной связи в уголовном праве (философско-правовой анализ) : монография / Н. Н. Ярмыш. – Х. : Право, 2003. – 512 с.
5. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту : монографія / В. А. Мисливий. – Дніпропетровськ : Юрид. акад. МВС, 2004. – 380 с.
6. Малинин В. Б. Причинная связь в уголовном праве : научно-практич. издание / В. Б. Малинин. – СПб. : Юрид. центр «Пресс», 2000. – 216 с.
7. Матишевський П. С. Кримінальне право України. Загальна частина / П. С. Матишевський. – К. : А.С.К., 2001. – 352 с.
8. Белокобыльский Н. Н. Безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Уголовно-правовые и криминологические проблемы / Н. Н. Белокобыльский. – Саранск : Саранский филиал Саратовского университета, 1988. – 104 с.
9. Трайнин А. Н. Общее учение о составе преступления / А. Н. Трайнин. – М. : Госюриздат, 1957. – 364 с.
10. Эминов В. Е. Борьба с авиационными происшествиями. Вопросы уголовной ответственности и предупреждения преступных нарушений правил безопасности полетов и эксплуатации воздушного транспорта / В. Е. Эминов. – М., 1980. – 104 с.
11. Факты и комментарии. – 2005. – № 39 (1831).
12. Коробеев А. И. Транспортные преступления / А. И. Коробеев. – СПб. : Юрид. центр «Пресс», 2003. – 406 с.

Бабанин С. В. Причинная связь как признак объективной стороны нарушения действующих на транспорте правил. Рассмотрены особенности причинной связи как обязательного признака объективной стороны нарушения действующих на транспорте правил (ст. 291 УК Украины). Определены виды причинной связи в этом преступлении.

Ключевые слова: *уголовная ответственность, объективная сторона преступления, причинная связь, действующие на транспорте правила.*

Babanin S. V. Causal link as objective side of violation of existing traffic rules. The features of causality as a mandatory trait of objective by violations of traffic rules (article 291 of the Criminal Code). Criminal liability under art. 291 of the Criminal Code is, if it is a violation of applicable transport rules that guard the movement, or the rules, norms and standards for the

construction, alteration, repair of vehicles causes (causes) offensive to at least one of the socially dangerous consequences, under the provisions of this article.

Violation of existing transport rules may be committed not only one, but by several people, each of whom their action creates a set of conditions for the onset of serious consequences. The criminal legislation of Ukraine does not give the notion of accidental sharing of, and responsibility for the Commission of such a crime occurs on the same basis as for careless crimes.

In establishing causation in criminal responsibility for the crimes, which occurred in the case of violation of existing transport rules, you must fully consider and assess all the evidence in a criminal proceeding, install the required actions (or inaction), which should make the accident, completeness of implementation. Only after that you can install the direct cause, without which it would not have socially dangerous consequences and, if there are other signs of corpus delicti, to decide on the prosecution of the person.

The causal relationship of the crime stipulated in art. 291 of the Criminal Code, is characterized by the fact that a socially dangerous act committed that crime is immediate and sufficient cause of common socially dangerous consequences. With this necessary causal link can be both direct and indirect. It should be noted that, in some cases, to seek the development of causal link between the breach of the existing transport regulations and socially dangerous consequences, you must assign the trial of engineering and technical expertise.

Keywords: *criminal responsibility, objective side of crime, causal link, existing traffic rule.*

Надійшла до редакції 04.11.2014

Богатирьова О. І.

кандидат юридичних наук

Амелін О. В.

провідний науковий співробітник

*(Національна академія
прокуратури України)*

УДК 343.3/7

АНАЛІЗ ЧИННОГО ЗАКОНОДАВСТВА ПРО ЗЛОЧИНИ У СФЕРІ ВИКОРИСТАННЯ КОМП'ЮТЕРІВ, СИСТЕМ ТА КОМП'ЮТЕРНИХ МЕРЕЖ

Проаналізовано чинне законодавство України у сфері використання комп'ютерів, систем та комп'ютерних мереж, а також з'ясовано окремі проблеми, які існують у даній сфері. Запропоновано відповідні напрями удосконалення правової бази із внесенням змін і доповнень до відповідних нормативно-правових актів.

Ключові слова: *злочини у сфері використання комп'ютерів, систем та комп'ютерних мереж, законодавство, кіберзлочинність, протидія.*

Постановка проблеми. Нині, як ніколи, соціально-економічний розвиток суспільства характеризується зростанням ролі інформаційної сфери, яка складається із сукупності інформаційної інфраструктури, інформаційних те-