

конослухняних громадян будь-якими шляхами придбавати вогнепальну зброю, що також зробить свій внесок у її незаконне поширення.

Проте боротьба правоохоронних органів з цим злом не буде ефективною доти, доки держава не вживе всіх необхідних заходів для кардинального розв'язання основних економічних та політичних проблем, які стоять перед суспільством. Доти, поки простий громадянин не буде почувати себе в повній безпеці не тільки за металевими дверима у себе вдома, а й на вулиці, в магазині, на роботі, одним словом, – всюди.

Надійшла до редколегії 28.12.98

С.В. Гізімчук

ОСОБЛИВОСТІ ПРИЧИННОГО ЗВ'ЯЗКУ ПРИ СКОЄННІ ЗЛОЧИНУ, ПЕРЕДБАЧЕНОГО СТАТТЕЮ 215⁵ КК УКРАЇНИ

Характеристику причинного зв'язку, як ознаки об'єктивної сторони злочину, передбаченого ст. 215⁵ КК, слід розпочати із визнання того, що проблеми причинності в науці кримінального права залишаються дискусійними. Об'єктивною трудністю у вирішенні спірних питань щодо власливостей та обов'язкових ознак причинної залежності насталої шкоди від поведінки людини є той рівень пізнання, який досягнуто наукою – «все, що лежить поза наукою, причинному аналізу, що має юридичне значення, не піддається» [1, с.104]. Однак зараз наука кримінального права у взаємодії із філософією, логікою, іншими науками надає дослідникам достатню пізнавальну можливість для всебічного розгляду особливостей розвитку причинного зв'язку при скоєнні того чи іншого злочину, в тому числі злочину, відповідальність за який передбачена ст. 215⁵ КК.

Найбільшого поширення серед науковців у питанні про причинний зв'язок в кримінальному праві набула теорія необхідної умови. Так, Т.В.Церетелі, розкриваючи сутність причинного зв'язку, вказує на такий зв'язок двох слідуючих одне за одним явищ, «при якому перше явище із необхідністю породжує друге явище» [2, с. 84]. У такому випадку діяння (перше явище) розглядається як необхідна умова наслідків (другого явища), тобто як умова, без якої наслідки не наступили б (*conditio sine qua non*). В. М. Кудрявцев, розвиваючи цю теорію, відмічає, що необхідною умовою те чи інше явище дійсності стає лише за пе-

вним розвитком причинного зв'язку і, з точки зору насталих наслідків, не є незамінним, бо таке явище в більшості випадків може бути замінене аналогічним [3, с. 194–195].

Однією з особливостей встановлення причинного зв'язку у злочині, що передбачений ст. 215⁵ КК, подібно до інших транспортних злочинів, є те, що в даному злочині тілесні пошкодження чи загибель людини спричиняються під час посягання на відносини безпеки руху та експлуатації транспортних засобів. Являючи собою стан, за яким відсутня загроза спричинення шкоди життю і здоров'ю людини, безпека руху та експлуатації транспортних засобів носить відносно усталений характер і досягається завдяки виконанню відповідальними особами системи вимог безпеки. В плані характеристики злочину, передбаченого ст. 215⁵ КК, мова йде про виконання вимог правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху особами, відповідальними за будівництво, ремонт, реконструкцію та утримання доріг, вулиць, залізничних переїздів та інших дорожніх споруд. Перелік таких вимог (правил, норм і стандартів) закріплений у законодавчому порядку, є досить об'ємним і часто поєднує у собі законодавчі і підзаконні акти, різноманітні відомчі інструкції, положення, вказівки, внутрішні накази по підприємствах, установах та організаціях. Серед такої сукупності нормативного матеріалу інколи досить важко встановити зміст обов'язків певної відповідальної особи, довести, що саме ця особа порушила ту чи іншу вимогу безпеки таким чином, що її діяння стало суспільно небезпечним. Далі, слід враховувати і те, що у сфері використання транспортних засобів залучено до роботи багато осіб. Між цими особами розподіляються обов'язки по створенню транспортного засобу, керування ним під час руху або ж по створенню дорожніх умов для безпечного руху. Сукупний характер діяльності у сфері використання транспортних засобів додатково ускладнює причинний зв'язок, так як із множини обов'язків декількох осіб необхідно виділити всі порушення і розподілити їх між такими, що спричиняють, є супутніми або нейтральними. Дотримання такого порядку встановлення порушення є обов'язковим для притягнення до кримінальної відповідальності згідно із ст. 215⁵ КК. Справа в тому, що настала шкода здоров'ю і життю людини може бути результатом декількох взаємодіючих у певній ситуації

об'єктивно несприятливих факторів (поведінка водія, потерпілого, стан транспортного засобу чи дорожніх умов). У таких випадках із усіх можливих причин лише головна (визначальна) приводить до втрати контролю над транспортним засобом, скоєння дорожньо-транспортної пригоди (ДТП), настання тілесного ушкодження, загибелі людини [4, с. 70–71]. Крім цього слід враховувати, що головною причиною ДТП і настання шкоди життю та здоров'ю людини можуть бути і такі обставини, котрі знаходяться поза межами винної чи невинної поведінки відповідальної особи. Як приклад таких обставин можна вказати на самогубство потерпілого, навмисне позбавлення життя іншої людини. У наведених прикладах використання самогубцем чи вбивцею вражаючих властивостей транспортного засобу було необхідним для досягнення відповідного результату. Якщо такі особи й порушують певні вимоги безпеки, то порушення є лише засобом досягнення мети і не мають самі по собі визначального характеру у розвитку події. Отже, настання шкоди життю чи здоров'ю людини кваліфікується згідно зі ст. 215⁵ КК у випадку, коли головною (визначальною) причиною ДТП буде визнано порушення вимог правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпечного стану дорожніх умов руху транспортних засобів.

Окрім того, що шкода життю і здоров'ю може наступити незалежно від поведінки відповідальної особи, слід визнати, що неналежний стан дорожніх умов далеко не завжди є головною причиною ДТП. У переважній більшості випадків контроль над транспортним засобом втрачається через неухважність водія, його недосвідченість, зрештою, втому чи сп'яніння. Саме через ці суб'єктивні фактори стають небезпечними дорожні обставини і в поєднанні з ними виявляються недоліки дорожніх умов. Як свідчить практика, помилкові дії водіїв механічних транспортних засобів є причиною більше 70 % ДТП [5, с. 20]. Проте є і інша статистика. За оцінками спеціалістів в галузі безпеки дорожнього руху, близько 8 % всіх ДТП настають з причини поганих (небезпечних) дорожніх умов (локальна ожеледиця, вибоїни на проїзній частині, неосвітлені місця тощо) [6, с. 55]. За даними відділу ГУ ДАІ МВС України у 1993 р. із 40759 аварій вісім тисяч були пов'язані із небезпечними дорожніми умовами руху і в них загинуло 1650 та поранено близько 9000 чоловік [7, с. 11]. Лише за перше півріччя 1994 р. кількість таких аварій

досягла шести тисяч, а показники загиблих і поранених склали 1087 і 6900 чоловік відповідно [8, с. 4, 18]. У 1995 р. з тієї ж причини було скоєно більше шести тисяч ДТП, в яких загинуло 1720 і поранено 7295 чоловік [9, с. 20]. Без сумніву, що у такому маснві ДТП, пов'язаних із небезпечними дорожніми умовами руху, не може не бути випадків, коли головною причиною тілесних пошкоджень чи смерті людини стало порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху. Через це важливого значення набуває знання механізму розвитку причинного зв'язку в таких випадках.

Під час руху транспортного засобу на нього впливає декілька сил: фізичні сили працюючого двигуна, сила земного тяжіння, тертя та інші. У процесі руху транспортний засіб набирає кінетичну енергію великої потужності. Узгоджений вплив на транспортний засіб вказаних сил дозволяє йому рухатись у горизонтальній площині, розвивати певну швидкість, змінювати напрямок руху і зупинятись. У кожній зміні напрямку, швидкості руху чи зупинці транспортного засобу головне значення має свідомість та воля водія. Саме водій оцінює дорожні умови (стан проїзної частини, її позірність, інформацію, що її несуть дорожні знаки, розмітки тощо) і, орієнтуючись на них, обирає відповідний режим керування транспортним засобом. У ситуації, коли водій не понижує швидкість (на повороті, під час ожеледиці), чи не зупиняє транспортний засіб (перед перешкодою), він значно втрачає контроль над процесом керування транспортним засобом і той, під впливом кінетичної енергії, починає рухатись довільно (по смузі зустрічного руху, під укіс) або вдаряється у перешкоду. В такій ситуації дії водія будуть головною (визначальною) умовою настання суспільно небезпечних наслідків. Але зовсім іншою буде причина настання шкоди у випадку, коли водій був об'єктивно позбавлений можливості помітити зміну дорожніх умов та відреагувати на неї. Для таких випадків потрібно небагато: відсутність віражу і попереджувального знака на крутому повороті, наявність ожеледиці на повороті чи на одній із дільниць в цілому сухої проїзної частини, невідмічена відкрита каналізаційна криниця чи глибока вибоїна на смузі руху, добре (із залізобетонних блоків) огороженя місця виконання робіт, але без нічного освітлення. Попадає в такі умови транспортний засіб на швидкості, яку водій вважав за безпечну для по-

передніх, сприятливих дорожніх умов. І тоді від моменту в'їзду на дільницю дороги до моменту погашення вже небезпечної швидкості водій не активна особа, а безсилий свідок руху свого транспортного засобу. Він бачить, наприклад, як втрачається умова безпечного руху транспортного засобу – хороше зчеплення робочої поверхні коліс із проїзною частиною: в одному випадку через те, що сильніше сили тертя виявилась сила відцентрова (на повороті без віражу) чи сила інерції (перед перешкодою), в другому – через те, що коефіцієнт зчеплення коліс знизився до значення 0, 1 (на ожеледиці, при мінімально припустимому – 0, 3), в третьому – оскільки саме колесо залишилось у каналізаційній криниці чи навантаження на нього зменшилось через швидкоплинний відрив транспортного засобу від поверхні дороги (під час виїзду на швидкості із вибоїни автомобіль трохи підкидає вгору). З усвідомленням того, що рух транспортного засобу став некерованим, воля водія лишається нейтралізованою і він не в силах щось вдіяти. У таких та подібних ситуаціях у системі «водій-автомобіль-дорога» знижується роль фактора, що протистоїть безконтрольному рухові автомобіля – водія, адже зниження відбулось через негативний вплив дороги, несподіваного погіршення однієї із складових цієї системи. Небезпека спричинення шкоди в таких випадках із розряду абстрактної можливості трансформується в розряд реальної можливості, а ймовірність шкоди життю і здоров'ю учасників дорожнього руху сильно зростає (наближається до неминучості).

Певна складність встановлення причинного зв'язку в злочині, що передбачений ст. 215⁵ КК, викликана також наявністю проміжку в часі між порушенням вимог безпеки та насталими наслідками. Безпосереднє створення осередка небезпеки не спрямоване на спричинення шкоди життю і здоров'ю людини. Для цього необхідна взаємодія порушення з іншими умовами спричинення, що передбачені (запрограмовані) відповідною вимогою (правилом, нормою, стандартом) безпеки руху транспортних засобів [4, с. 76].¹

¹ Аналізуючи подібні випадки, слід відмітити, що на практиці мають місце значні розбіжності у встановленні причин виходу транспортного засобу з-під контролю водія. Там, де працівники ДАІ небезпечний стан дорожніх умов оціняють як супутню умову і головною причиною ДТП визнають порушення водієм

Таким чином, при порушенні правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху транспортних засобів, причинний зв'язок прокладає свій шлях (розвивається) від порушення відповідних вимог безпеки до створення осередка реальної небезпеки. Далі, осередок небезпеки за певних обставин може стати прихованим від водія. Несподівана взаємодія з осередком приведе до втрати водієм контролю над транспортним засобом. Потім причинний зв'язок поєднає некерований транспортний засіб із зіткненням з перешкодою, де підсумком стануть каліцтво чи загибель людей, пошкодження майна. Прикладів саме такого розвитку подій достатньо [11].

Визначення порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху транспортних засобів у якості головної причини шкоди життю і здоров'ю людини не завершує процесу констатації причинного зв'язку. Необхідно також встановити, що порушення було допущене особою, відповідальною за дотримання відповідних нормативів безпеки і саме під час будівництва, реконструкції, ремонту чи утриманні дороги, вулиці, залізничного переїзду, іншої дорожньої споруди. У випадку ж виникнення небезпеки для руху транспортного засобу, наприклад, причини стихійного лиха, поведінка відповідальних осіб не містить головної умови настання шкоди, хоча і може бути однією із супутніх умов настання суспільно небезпечного наслідку.

При всьому розумінні складності механізму розвитку причинного зв'язку, необхідно пам'ятати, що порушення вимог безпеки може стати (і в деяких випадках стає) головною причиною настання небезпечних наслідків. «Якщо виходити із змісту технічної норми, то вона, на підставі врахування об'єктивних закономірностей для того і була створена, щоб відвернути подібні наслідки», – уточнює А. А. Тер-Акопов [1, с.94]. Порушенням створюється стан, за яким наслідки можуть настати і їх настання носить ймовірний характер. Ступінь ймовірності настання шко-

вимог Правил дорожнього руху, експерт при проведенні автотехнічної експертизи встановить інший головний фактор, що став причиною ДТП - невідповідність дорожніх умов вимогам правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху та вкаже, які пункти відповідних правил (норм, стандартів) були порушені.

ди спеціалістами оцінюється по-різному – від 8 до 30 ДТП із кожних 100 [12, с. 25]. При цьому, чим вищий ступінь ймовірності настання шкоди, тим більше підстав для розробки та прийняття відповідного нормативу безпеки [4, с. 73].

Вищевикладене надає можливість зробити наступний висновок: для притягнення до відповідальності за ст. 215⁵ КК порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху повинно бути необхідною (головною, визначальною) причиною, по – перше, виникнення небезпеки – стану дорожніх умов, за яких водій об'єктивно позбавлений можливості контролювати транспортний засіб та, по – друге, настання тілесних ушкоджень різного ступеня тяжкості, загибелі людей. При цьому причинний зв'язок, як ознака об'єктивної сторони злочину, що передбачений ст. 215⁵ КК, є опосередкованим, бо розвивається в системі взаємодіючих із порушенням умов спричинення.

Список літератури:

1. Тер-Акопов А. А. Ответственность за нарушение специальных правил поведения. М., 1995.
2. Церетели Г. В. Причинная связь в уголовном праве. М., 1963.
3. Кудрявцев В. Н. Объективная сторона преступления. М., 1966.
4. Борисов В. И. Обязанности органов внутренних дел по установлению причинной связи при совершении автотранспортных происшествий // Актуальные проблемы совершенствования административной деятельности органов внутренних дел в условиях развитого социализма. К., 1983.
5. Коховский П. Лед тронулся? // Сигнал. 1998. № 2.
6. Жулев В. И., Гирько С. И. Ответственность участников дорожного движения: Практик. пособие. М., 1997.
7. Коховський П. На дорожньому фронті без змін // Сигнал. 1994. № 3–4.
8. Коховський П. Зміни до гіршого / Сигнал. 1994. № 8.
9. Коховський П. Статистика не для слабонервних // Сигнал. 1996. № 2.
10. Колесник Ю. Водій не повістка, котра «у всьому вишна» // Сигнал. 1994. № 8. С. 17–18; Масалов А. Найдорожчи – дешеви дороги // Сигнал. 1994. № 10. С. 4–5; Бушмон В., Выгинчук Я. и др. Гиблое место // Сигнал. 1996. № 11. С. 28.
11. Шештокас В. В., Самойлов Д. С. Конфликтные ситуации и безопасность движения в городах. М., 1987.

Надійшла до редколегії 12.10.98