

ВИНА ПРИ ЗЛОЧИННОМУ ПОРУШЕННІ ЧИННИХ НА ТРАНСПОРТІ ПРАВИЛ

Боротьба із злочинами проти безпеки руху та експлуатації транспорту – постійний напрямок діяльності органів внутрішніх справ України. Успіху у цій нелегкій справі можна досягти лише при правильному розумінні системи транспортних злочинів в цілому, і, зокрема, при правильному розумінні елементів кожного з них. Одним з найважливіших завдань при розслідуванні злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту є встановлення форми вини при їх вчиненні, оскільки реалізація закріпленого у ст.62 Конституції України принципу суб'єктивного ставлення за вину і повне встановлення ознак вини при відправленні правосуддя має першорядне значення.

Для вирішення питання про форму вини злочину, передбаченого ст.291 КК України, а також інших злочинів, що встановлюють відповідальність за порушення правил безпеки на транспорті, проаналізуємо чинне кримінальне законодавство. Законодавець у ст.ст.24 та 25 КК, в залежності від співвідношення інтелектуальної та вольової ознак, цілком справедливо виділяє лише дві можливі форми вини при вчиненні злочину: умисел та необережність, а також їх види: прямий і непрямий умисел, злочинну самовпевненість та злочинну недбалість.

Диспозиція ст.291 КК не визначає форми вини цього злочину. Серед дослідників, які давали їй визначення (ст.217 КК України 1960 р., ст.213 КК Росії 1960 р.), а також визначення форми вини інших складів злочинів, пов'язаних з порушенням чинних на транспорті правил, немає єдиної точки зору щодо її конкретного змісту. Одні автори вважають, що ці злочини можуть вчинюватись як умисно, так і необережно [1, с.5-6]. Інші автори – лише необережно [2, с.33; 3, с.50; 4, с.13; 5, с.30]. Досить широкого розповсюдження дістав погляд, що вина особи за злочинне порушення чинних на транспорті правил являє собою змішану форму [6, с.160; 7, с.71; 8, с.53; 9, с.95], тобто «різне психічне ставлення особи у формі умислу і необережності до різних об'єктивних ознак одного і того ж злочину» [10, с.160]. При цьому ставлення до самого порушення правил на транспорті може бути як умисне, так і необережне, а ставлення до спричинених наслідків – лише необережне.

Такі розбіжності у визначенні форми вини злочинного порушення правил безпеки на транспорті, безумовно, не сприяють правильному застосуванню чинного кримінального законодавства, а тому ця проблема потребує подальшого вивчення та відповіді на питання, з якою ж формою вини вчинюються розглядувані злочини; чи існує взагалі така форма вини як змішана. Наведемо свої думки стосовно цих питань.

З приводу існування змішаної форми вини Лук'янов В.В., з поглядом якого ми згодні, зазначає: «З точки зору здорового глузду комбінована з умислу та необережності, тобто умисно – невмисна, вина видається зовсім безглуздою, аналогічно теплому холоду чи м'якій тверді. Розумній

людині важко собі уявити, яким чином умисні дії можуть дати наслідки з необережності» [11, с.54]. Ми повністю підтримуємо аргументи противників змішаної форми вини, які зводяться до наступних: «визнання змішаної форми вини означає розрив єдиного психологічного процесу, що складає зміст тієї чи іншої форми вини; форма вини стосовно необережних злочинів визначається законодавцем тільки психічним ставленням винного до суспільно небезпечних наслідків, а тому змішаної форми вини просто не може бути; неправильно казати про умисел стосовно дії і окремо про необережність стосовно наслідків, оскільки умисел і необережність, будучи кримінально-правовими категоріями, характеризують весь злочин в цілому; при характеристиці суб'єктивної сторони необережних злочинів можна казати лише про усвідомлене, але не умисне порушення певних правил обережності» [12, с.49-50].

Якщо припустити можливість існування третьої форми вини – змішаної, то взагалі постає, на наш погляд, питання про існування такої окремої форми вини, як необережність. Про це свідчать наступні доводи. Прихильники теорії змішаної форми вини виділяють дві групи злочинів з цією формою: 1) злочини, в яких діяння, що становить собою порушення яких-небудь правил безпеки, саме по собі, у відриві від наслідків є адміністративним чи дисциплінарним правопорушенням, і тільки настання суспільно небезпечних наслідків, причинно пов'язаних з діянням, робить все вчинене злочином; 2) злочини, в яких умисне діяння спричиняє два різних наслідки: перший (найближчий) є обов'язковою ознакою об'єктивної сторони, другий (віддалений) – кваліфікуючою ознакою [10, с.160-161].

Розглянемо злочини першої з наведених груп та порівняємо їх із злочинами, суб'єктивна сторона яких характеризується необережною формою вини. Чи є суттєва різниця між психічним ставленням особи до вчиненої дії чи бездіяльності, та її наслідків у зазначених злочинах, щоб можна було казати про окреме існування необережної та змішаної форми вини? На нашу думку – ні. І ті, і другі злочини мають одну форму вини – необережність. Єдиною різницею між ними є відмінність у законодавчому конструюванні диспозицій цих кримінально-правових норм. Так, наприклад, ст.291 КК (відноситься до першої з наведених груп злочинів із змішаною формою вини) містить у своїй диспозиції вказівку на конкретне діяння – порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух, та вказівку на суспільно небезпечні наслідки цього діяння – загибель людей або інші тяжкі наслідки. Ст.128 КК, яка є по відношенню до ст.291 КК загальною нормою, містить у своїй диспозиції лише вказівку на суспільно небезпечний наслідок – тяжке або середньої тяжкості тілесне ушкодження, та форму вини – необережність. Саме діяння винесене законодавцем за межі диспозиції цієї норми. Під ним розуміється будь-яка дія чи бездіяльність (наприклад, порушення загального, нормативно не закріпленого, правила обережності), яка призвела до зазначеного наслідку. Психічне ж ставлення особи до цієї дії чи бездіяльності, якщо користуватись теорією змішаної форми вини, може бути як умисним, так і необережним. Так, якщо особа, стріляючи з рогатки у громадському місці по пластиковій

плящі, випадково влучає в око перехожому, чим спричиняє останньому тяжке тілесне ушкодження, можна казати про умисел стосовно діяння (постріли з рогатки) та необережність (особа розраховувала на свою влучність) стосовно наслідків. Другий приклад: мисливець забуває поставити свою заряджену рушницю на запобіжник, випадково натискає на спусковий гачок та влучає у знайомого, чим спричиняє останньому середньої тяжкості тілесні ушкодження. У цьому випадку, знову ж таки, якщо користуватись теорією змішаної форми вини, психічне ставлення як до діяння, так і до наслідків характеризується необережною формою вини. Таким чином ми бачимо, що немає принципової різниці у психічному ставленні особи до діяння і спричинених ним наслідків у порівнюваних складах злочинів (ст.ст.128 та 291 КК), а є різниця лише у конструкції диспозицій зазначених норм (діяння або описується законодавцем безпосередньо у диспозиції статті (ст.291 КК), або виноситься за її межі і встановлюється у кожному випадку окремо (ст.128 КК)). Зазначені склади злочинів повністю відповідають законодавчому визначенню необережної форми вини, яка виражається психічним ставленням винного до суспільно небезпечних наслідків, а не до діяння. Саме ж по собі діяння може бути усвідомленим або неусвідомленим. Встановлення цього факту на кваліфікацію необережного злочину не впливає, а необхідне для індивідуалізації покарання при постановці вироку судом.

Питання про можливість різного психічного ставлення особи до різних ознак об'єктивної сторони злочину може поставати, на наш погляд, лише при аналізі форми вини злочинів другої з наведених груп, тобто умисних діянь, які спричиняють два та більше суспільно небезпечних наслідки, перший з яких (найближчий) є обов'язковою ознакою об'єктивної сторони злочину, а інші (віддалені) – кваліфікуючою ознакою (наприклад, умисне тяжке тілесне ушкодження, що спричинило смерть потерпілого – ч.2 ст.121 КК). При цьому психічне ставлення до діяння та першого наслідку виражається у формі умислу, до інших наслідків – у формі необережності. У даному випадку мова йде про існування злочинів, вчинених з двома формами вини, а не існування змішаної форми вини. Обумовлюється це складним характером об'єктивної сторони цих злочинів. При цьому, на наш погляд, діяння та перший (найближчий) наслідок, які по суті вже є закінченим умисним злочином, слід розглядати у їх сукупності як діяння із складною формою по відношенню до інших (віддалених) наслідків. Інакше кажучи, у наведеному випадку умисний злочин виступає діянням, що спричиняє з необережності суспільно небезпечні наслідки.

Обґрунтовуючи неможливість існування змішаної форми вини у злочинах, пов'язаних з використанням джерел підвищеної безпеки, Лук'янов В.В. зазначає, що при їх вчиненні порушуються процеси, пов'язані з функціонуванням технічних пристроїв, які супроводжуються вивільненням з-під влади людини сил, що здатні заподіяти шкоду життю та здоров'ю людей, власності. При цьому складається суспільно небезпечна обстановка, яка визначається як аварійна, якщо пов'язана із втратою контролю за функціонуванням техніки. Саме ця обстановка завершує ді-

яння, є єдиним його результатом, залежним від волі особи, яка вчиняє злочин.

Суспільно небезпечна (аварійна) обстановка реально існує, займає певне місце в часі та просторі і має властиву їй якість – присутність неконтрольованих сил, здатних спричинити шкоду, а тому повинна визнаватися як ознака об'єктивної сторони злочинів, пов'язаних з функціонуванням технічних пристроїв. Форма вини при вчиненні злочину, об'єктивна сторона якого за своїм характером є складною, визначається відношенням винного до створення зазначеної обстановки [11, с.56-59].

Погоджуючись з Лук'яновим В.В. щодо реального існування суспільно небезпечної (аварійної) обстановки з вищезазначеними властивими їй якостями, піддамо критиці положення, згідно з яким форма вини у розглядуваних злочинах визначається відношенням винного до створення зазначеної обстановки. На наш погляд, форма вини особи при порушенні чинних на транспорті правил повинна визначатись її психічним ставленням до таких конкретних суспільно небезпечних наслідків як шкода життю та здоров'ю людини, власності. По-перше, такий підхід визначений законодавцем. По-друге, усвідомлення (або обов'язок та можливість такого усвідомлення) особою створення аварійної обстановки означає її усвідомлення нею створення реальної можливості спричинення шкоди життю, здоров'ю людей, майну, як складовим частинам цієї обстановки. Присутність неконтрольованих людиною сил, на прояв яких особа впливати вже не може, взагалі характерна для всіх без винятку необережних злочинів, а не тільки для злочинів, пов'язаних з використанням техніки. Контролювання особою сил провадиться, насамперед, діями, які контролюються її свідомістю. Тому повне контролювання особою навколишніх сил, тобто усвідомлення їх наявності та керування ними, виключає можливість вчинення злочину з необережності. Скажемо більше, будь-який необережний злочин характеризується об'єктивною наявністю суспільно небезпечної обстановки з неконтрольованими силами, яку створює винна особа. Наявність цієї обстановки, на нашу думку, є однією з відмінностей необережного злочину у порівнянні з умисним, в якому завжди, до останнього моменту присутні підконтрольні особі сили.

Виходячи з наведених положень можна стверджувати, що форма вини при злочинному порушенні чинних на транспорті правил повинна визначатись ставленням особи до заподіяння шкоди життю та здоров'ю людини, власності. Легковажний розрахунок на неможливість втрати контролю над навколишніми силами характерний для злочинної самовпевненості, відсутність взагалі усвідомлення втрати зазначеного контролю при обов'язку та реальній можливості це зробити характерна для злочинної недбалості.

Ст.291 КК передбачає настання декількох альтернативних найближчих суспільно небезпечних наслідків: 1) загибель однієї чи більше людини; 2) заподіяння тяжких тілесних ушкоджень хоча б одній людині; 3) заподіяння середньої тяжкості тілесних ушкоджень хоча б одній людині; 4) заподіяння значної матеріальної шкоди. Психічне ставлення особи до спри-

чинення саме цих наслідків і визначає форму вини при порушенні чинних на транспорті правил.

Злочин, передбачений ст.291 КК, не може бути вчинений умисно, оскільки бажання або свідоме припущення настання хоча б одного з перелічених наслідків свідчить про посягання в першу чергу саме на життя, здоров'я особи або власність, і повинне кваліфікуватись за статтями відповідних розділів КК. Тому, тільки необережність і є тією формою вини, з якою може вчинятись злочинне порушення правил безпеки на транспорті. При цьому можливі наступні варіанти психічного ставлення особи до вчинюваного діяння та його наслідків (запропоновані Білокобильським Н.Н. [2, с.35]): 1) особа усвідомлює, що порушує чинні на транспорті правила, що забезпечують рух, передбачає можливість настання шкідливих наслідків, але легковажно розраховує, що вони за даних конкретних обставин не настануть; 2) особа усвідомлює, що порушує чинні на транспорті правила, що забезпечують рух, але не передбачає можливості настання шкідливих наслідків, хоча повинна була і могла їх передбачити; 3) особа не усвідомлює, що порушує чинні на транспорті правила, що забезпечують рух, відповідно, не передбачає можливості настання шкідливих наслідків, хоча повинна була і могла усвідомлювати, що порушує їх і що в результаті можуть настати шкідливі наслідки. При цьому перший варіант відповідає необережності у виді злочинної самовпевненості, а другий та третій – у виді злочинної недбалості.

Підсумовуючи викладене, зазначимо, що розробка єдиного підходу до визначення форми вини у злочинах проти безпеки руху та експлуатації транспорту, а також у інших злочинах, об'єктивна сторона яких носить складний характер, є необхідною умовою для правильного розуміння чинного кримінального законодавства, і, відповідно, для правильного його застосування на практиці.

Список літератури: 1. Ломтев С.П. Законодательство и судебная практика по делам, связанным с использованием транспортных средств: Учебно-практическое пособие. М., 1992. 2. Белокобильский Н.Н. Безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Уголовно-правовые и криминологические проблемы. Саранский филиал. 1988. 3. Галахова А.В. Уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений. Учебное пособие. М., 1990. 4. Прусс В.М. Уголовно-правовая охрана безопасности движения и эксплуатации водного транспорта (на материалах судебно-следственной и прокурорской практики Черноморско-Азовского бассейна): Автореф. дисс... канд. юрид. наук. К., 1994. 5. Чучаев А.И. Транспортные преступления: проблемы механизма, квалификация и наказания: Автореф. дисс... на д-ра юрид. наук. М., 1990. 6. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. М., 1976. 7. Жулев В.И., Гирько С.И. Ответственность участников дорожного движения. М., 1997. 8. Эминов В.Е. Борьба с авиационными происшествиями. М., 1980. 9. Коробеев А.И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. М., 1990. 10. Кримінальне право України. Загальна частина. За ред. професорів М.І. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація. Київ-Харків, 2001. 11. Лукьянов В.В. «Двойная» вина – свидетельство отставания юридической науки от требований технического прогресса // Государс-

тво и право. 1994. № 12. 12. Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб. 2002.

Надійшла до редколегії 03.04.03