

Wołodymyr Burdin

dr hab., prof.

Narodowy Uniwersytet imienia Iwana Franki we Lwowie

vmburdin@mail.ru

Odpowiedzialność karna za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w ruchu oraz eksploatacji pojazdów według KK Ukrainy

Słowa kluczowe: Przestępstwo, bezpieczeństwo ruchu, pojazdy, odpowiedzialność karna, zróżnicowanie odpowiedzialności karnej.

W obowiązującym KK Ukrainy wyodrębniony został osobny Rozdział XI Części szczególnej *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w ruchu oraz eksploatacji pojazdów*. Sama nazwa rozdziału świadczy o tym, że w jego treści ustawodawca połączył ustawowe znamiona przestępstw, związane z naruszeniem zasad bezpieczeństwa w sferze wykorzystania pojazdów. Należy zwrócić uwagę na fakt, że zasady bezpieczeństwa nie istnieją dla samych zasad, więc same z siebie nie mogą być przedmiotem ochrony karnoprawnej i nie tworzą poszczególnych rodzajów stosunków w zakresie bezpieczeństwa ruchu czy eksploatacji pojazdów jako taki przedmiot. Tak czy inaczej, wszystkie zasady bezpieczeństwa, bez względu na sferę stosowania tych zasad, mają na celu ochronę faktycznie istniejących stosunków

społecznych, zwłaszcza w zakresie życia, zdrowia, własności, środowiska przyrodniczego itp. Głównym celem odpowiednich zasad bezpieczeństwa jest zapewnienie przede wszystkim bezpiecznych warunków dla życia i zdrowia ludzi oraz, w mniejszym stopniu, zasady te stosuje się również w zakresie stosunków własnościowych.

Analizując rodzajowy przedmiot ustawowych znamion przestępstw, określonych w Rozdziale XI Części szczególnej, naukowcy całkiem słusznie uważają, że naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym zwykle stwarza zagrożenie wyrządzenia uszczerbku na życiu czy zdrowiu albo własności. Jest to uwarunkowane przez fakt, że z socjalnego punktu widzenia proces ruchu drogowego jest jednoczesnym przemieszczaniem się dwóch potężnych potoków społecznych: pojazdów i przechodniów¹. Więc przepisy, które regulują ten ruch, są bezpośrednio skierowane na ochronę praw jego uczestników, którzy mogą ucieść na skutek czynu zabronionego.

Jednak bezpieczeństwo ruchu i eksploatacji pojazdów obecnie nie sprowadza się tylko do ochrony życia, zdrowia i własności. Przecież infrastruktura transportowa istnieje nie tylko dla komfortu czy przyjemności. We współczesnych warunkach pojazdy uczestniczą prawie we wszystkich dziedzinach działalności człowieka. Dość często naruszenie odpowiednich zasad bezpieczeństwa przez pojazdy doprowadza do opóźnień w dostawie ładunków i pasażerów, dezorganizacji funkcjonowania pojazdów, co bezpośrednio nie wyrządza uszczerbku na własności, życiu czy zdrowiu, jednak powoduje poważne trudności organizacyjne i może doprowadzić do naruszenia nieokreślonej liczby praw czy wolności zarówno osób fizycznych, jak i osób prawnych. I w tym stosunku bardziej słuszną, naszym zdaniem, jest stanowisko W. Mysływego, który uważa, że szkodliwość społeczna usiłowania przestępstwa s, związanego z naruszeniem zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego albo eksploatacji pojazdów, uwarunkowana jest nie tylko przez fakt, że mogą one wyrządzać bezpośredni uszczerbek na życiu czy zdrowiu człowieka lub też własności, ale także przez to, że naruszają funkcjonowanie różnych rodzajów pojazdów².

Ze względu na to, że karnoprawna ochrona życia i zdrowia ludzi może całkowicie zostać uregulowana poprzez normy karnoprawne rozdziału II, a własności – poprzez normy rozdziału VI Części szczególnej, głównym bezpośrednim przedmiotem ustawowych znamion przestępstw, przewidzianych w rozdziale XI, miałyby być stosunki, które zapewniają normatywne funkcjonowanie pojazdów (ich ruchu i (albo) eksploatacji). Oczywiście, że w tych przypadkach ustawodawca mógłby skonstruować tzw. złożone ustawowe znamiona przestępstw (ustawowe znamiona z dwoma osobnymi podmiotami ochrony karnoprawnej), wykorzystując jako

¹ Borisov V. I., Ugołownajaja otwetstvennostj za naruszenije prawil, norm i standartow, obespeciawajuszcich bezopasnostj dorozhnogo dvizhenija, Konsum, Charkow 2001, s. 8, 45.

² Mysływyj V. A., *Złoczyny proty bezpeky dorożnioho ruchu ta ekspluatatsii transportu*, Juryd. akad. MWS, Dnipropetrovsk 2004, s. 45.

drugi indywidualny przedmiot stosunki w zakresie ochrony życia, zdrowia lub mienia zarówno w granicach podstawowych, jak i kwalifikowanych przestępstw. Gdyby ustawodawca postępował zgodnie ze wspomnianą zasadą, to dwuprzmiotowa konstrukcja poszczególnych znamion przestępstwa wyglądałaby całkiem logicznie. Na marginesie zauważmy, że niektórzy naukowcy już zwracali uwagę na problem błędnego rozumienia tych stosunków społecznych, które należą do zakresu stosowania zasad bezpieczeństwa ruchu i eksploatacji pojazdów, co ostatecznie prowadzi do niewłaściwego umieszczenia artykułów w strukturze Części szczególnej KK. Chodzi tu zwłaszcza o ustawowe znamiona przestępstw, przewidziane w art. 278 KK «Zabór albo kradzież pojazdu szynowego, statku powietrznego, morskiego czy rzecznego», art. 289 KK «Bezprawne przywłaszczenie pojazdu», art. 290 KK «Zniszczenie, fałszowanie albo wymiana numerów węzłów i agregatów pojazdu». Chodzi o to, że wspomniane usiłowanie przestępstwa wyrządza krzywdę tylko stosunkom własności i nie odzwierciedla specyfiki zakresu stosowania zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego albo eksploatacji pojazdów.

Natomiast analiza osobnych ustawowych znamion przestępstwa z rozdziału XI świadczy o tym, że ustawodawca, ustalając odpowiedzialność karną za naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu albo eksploatacji pojazdów, faktycznie zapewnia ochronę karnoprawną tylko jednemu przedmiotowi – życiu albo zdrowiu człowieka. W ten sposób powstaje norma szczególna, która przewiduje odpowiedzialność za wyrządzenie uszczerbku na życiu lub zdrowiu człowieka w skutek naruszenia odpowiednich zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego albo eksploatacji pojazdów. Podobne konstrukcje ustawodawcze determinują kwestię racjonalności osobnego wyróżnienia w Części szczególnej niektórych artykułów z normami specjalnymi wówczas, gdy w rzeczywistości mogą one być zastąpione znamionami kwalifikującymi, które będą wskazywać na naruszenie norm szczególnych bezpieczeństwa, w ogólnych normach o przestępstwach przeciwko życiu i zdrowiu osoby czy własności. Jednocześnie dziś obecność takiego rodzaju osobnych norm specjalnych pozwala na stwierdzenie, że w Rozdziale XI Części szczególnej kodeksu istnieje znaczna ilość tzw. ukrytych przestępstw przeciwko życiu i zdrowiu osoby.

Naszym zdaniem, do takich specjalnych norm z jedynym przedmiotem ochrony karnoprawnej w granicach ustawowych znamion przestępstwa, przewidzianych w Rozdziale XI części szczególnej należą: art. 276 KK «Naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu albo eksploatacji pojazdów kolejowych, wodnych czy powietrznych», art. 281 KK «Naruszenie przepisów lotów powietrznych», art. 282 KK «Naruszenie przepisów wykorzystania przestrzeni powietrznej», art. 283 KK «Samowolne bez nagłej potrzeby zatrzymanie pociągu», art. 284 KK «Nieudzielenie pomocy statkowi i osobom, znajdującym się w niebezpieczeństwie», art. 286 KK «Naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego albo eksploatacji pojazdów przez osoby, które kierują pojazdami», art. 287 KK «Oddanie do eksploatacji niesprawnych technicznie pojazdów albo inne naruszenia ich eksploatacji», art. 288 KK «Naruszenie przepisów, norm i standardów, które dotyczą ubezpieczenia ruchu

drogowego», art. 291 KK «Naruszenie obowiązujących przepisów dotyczących pojazdów».

Konstrukcja wspomnianych ustawowych znamion przestępstw pozwala na stwierdzenie, że z całego zakresu stosunków społecznych, dla których przewidziane są zasady bezpieczeństwa ruchu i eksploatacji pojazdów, ustawodawca wybiera jako przedmiot indywidualny tylko stosunki w zakresie ochrony życia i zdrowia. Więc, wszystkie wspomniane normy karnoprawne są w istocie normami szczególnymi w odniesieniu do norm ogólnych, dotyczących przestępstw przeciwko życiu i zdrowiu.

Analizując ustawowe znamiona przestępstw, przewidziane w rozdziale XI Części szczególnej, które są zakwalifikowane przez nas jako «ukryte» usiłowanie przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu, można dojść do wniosku, że istnieje pewne naruszenie zasad zróżnicowania odpowiedzialności karnej. Chodzi tu po pierwsze o nieuzasadnione wyróżnienie dużej ilości specjalnych norm na podstawie różnych specjalnych zasad bezpieczeństwa, dotyczących poszczególnych rodzajach pojazdów, które, tak naprawdę, nie mają wpływu na szkodliwość społeczną odpowiednich przestępstw, po drugie o niesystemowe wykorzystanie znamion zarówno konstytutywnych, jak i kwalifikujących, i po trzecie o nieobecność jakiegokolwiek uzasadnionych podejść do konstruowania sankcji odpowiednich norm karnoprawnych itp.

W poszczególnych przypadkach główne ustawowe znamiona przestępstw są formułowane jako przestępstwa spowodowania niebezpieczeństwa, kiedy jako skutek konstytutywny naruszenia pewnych zasad bezpieczeństwa przewiduje się stworzenie zagrożenia dla życia ludzi albo nastąpienia innych poważnych skutków (cz. 1 art. 276, cz. 1 art. 281 KK). W jednym katalogu przestępstw, obok wspomnianych skutków w postaci zagrożenia wyrządzenia krzywdy, jest przewidziane, jako skutek alternatywny, wyrządzenie uszczerbku na zdrowiu poszkodowanego (cz. 1 art. 283 KK). Jeśli dla większości odpowiednich ustawowych znamion przestępstw wyrządzenie poszkodowanemu średniego uszczerbku na zdrowiu, spowodowanie ciężkich uszkodzeń ciała albo śmierci ustawodawca zalicza do cech kwalifikujących (art. 276, 281, 282, 283, 286 KK), to w poszczególnych znamionach ustawowych cechy te ustawodawca wykorzystuje jako konstytutywne, przy czym równoznaczne ze względu na ich niebezpieczeństwo społeczne (art. 287, 288 KK). Za rażące naruszenie zasad zróżnicowania odpowiedzialności uważamy, szczególnie, łączenie, w granicach jednego i tego samego zestawu przestępstwa, skutków w postaci średniego uszczerbku na zdrowiu z ciężkimi uszkodzeniami ciała oraz skutkiem w postaci spowodowania śmierci. Przecież oczywistym jest, że skutki w postaci uszkodzeń ciała i spowodowania śmierci nie są równoznaczne.

Zresztą, w KK są także inne nieuzasadnione naruszenia systemowości. Szczególnie w cz. 2 w art. 281 KK «Naruszenie przepisów ruchu lotniczego» do znamion kwalifikujących ustawodawca zalicza spowodowanie uszkodzeń ciała poszkodowanego średniej wagi, a w podobnym, ze względu na swoje cechy, przestępstwie, przewidzianym w cz. 2 art. 282 KK «Naruszenie przepisów wykorzystania przestrzeni powietrznej», do takich znamion zaliczone zostało nie tylko średnie,

ale i ciężkie uszkodzenie ciała. Przy czym sankcje przewidziane w cz. 2 art. 281 KK i cz. 2 art. 282 KK są równoznaczne. Na ogół należy uznać, że w Rozdziale XI ustawodawca w większości przypadków zajmuje całkiem słuszne stanowisko, kiedy zwiększa w normach szczególnych odpowiedzialność karną niektórych podmiotów w razie naruszenia przez nich zasad szczególnych bezpieczeństwa, które doprowadziło do wyrządzenia uszczerbku na życiu czy zdrowiu człowieka. Jednak obecność dużej ilości norm szczególnych powoduje, że w poszczególnych wypadkach znowu mają miejsce nieuzasadnione wyjątki od zasady ogólnej. Np. w art. 287, 288 KK jednym ze skutków konstytutywnych jest śmierć poszkodowanego, a w art. 291 KK – śmierć więcej niż jednej osoby. Kara maksymalna we wszystkich sankcjach tych artykułów jest równoważna karze maksymalnej, przewidzianej w cz. 1 art. 119 KK za nieumyślne spowodowanie śmierci jednego człowieka. Jeśli więc w art. 287, 288 KK, w takim przypadku możemy stwierdzić braku zróżnicowania odpowiedzialności karnej, to odnosząc się do art. 291 KK, możemy mówić wręcz o istnieniu uprzywilejowanego rodzaju nieumyślnego spowodowania śmierci dwóch lub więcej osób.

Należy zwrócić uwagę na nieuzasadnione podejście ustawodawcy, który zamiast wykorzystać ogólne pojęcia naruszenia zasad szczególnych bezpieczeństwa i eksploatacji pojazdów, stara się maksymalnie uszczegółowić te zasady, odnosząc je do poszczególnych typów pojazdów i tworząc na ich podstawie różne rodzaje specjalnych norm karnoprawnych, które, tak naprawdę, pod względem treści niewiele się od siebie różnią. Wreszcie na bezpodstawowość takiego prawodawczego podejścia wskazują zarówno jak treść dyspozycji osobnych norm karnoprawnych, tak i analiza porównawcza sankcji.

I tak, w art. 287 KK ustawodawca najpierw próbuje detalizować rodzaje naruszenia przepisów eksploatacji pojazdów, jednak, rozumiejąc niemożliwość przytoczenia ich wyczerpującej listy, wykorzystuje także ogólne pojęcie – «inne poważne naruszenie zasad eksploatacji pojazdów, które regulują ruch drogowy». Ponadto, dając przykłady naruszenia różnych zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego i eksploatacji pojazdów w art. 287, 288, 291 KK i wyróżniając na tej podstawie odpowiednie normy karnoprawne, ustawodawca nie przeprowadza realnego rozróżnienia odpowiedzialności za te naruszenia. Przecież sankcje za naruszenie tych norm są takie same., wyjątek stanowi jedynie art. 287 KK, w którym jest przewidziana możliwość stosowania kary dodatkowej w postaci pozbawienia prawa obejmowania posady związanej z odpowiedzialnością za stan techniczny albo eksploatację pojazdów. Pojawia się więc kolejny argument, który pozwala zakwestionować słuszność osobnego wyróżnienia takiej ilości norm specjalnych, które nie tylko nie zapewniają zróżnicowania treści odpowiedzialności karnej, ale również niepotrzebnie zwiększają objętość części szczególnej KK.

Nieuzasadnione nagromadzenie artykułów, w których detalizowane są rozmaite przepisy bezpieczeństwa transportowego, powodują również kwestie sporne, które dotyczą różnej konstrukcji analogicznych, ze względu na treść ustawowych

znamion, przestępstwa. Dostrzegamy to przede wszystkim w art. 281 KK, który mówi o naruszeniu zasad bezpieczeństwa ruchu lotniczego przez osoby, które nie prowadzą i nie obsługują pojazdów mechanicznych w ruchu powietrznym. Przy czym skutki tego naruszenia są przewidziane w postaci spowodowania niebezpieczeństwa dla życia więcej niż jednej osoby albo nastąpienia innych poważnych skutków. Jednocześnie, w art. 282 KK ustalono odpowiedzialność karną za naruszenie przepisów wykorzystania przestrzeni powietrznej, jeśli ich naruszenie spowodowało zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Więc, jeśli w art. 281 KK skutkami konstytutywnymi przestępstwa w typie podstawowym jest spowodowanie niebezpieczeństwa dla życia więcej niż jednej osoby albo nastąpienia innych poważnych skutków, to w art. 282 KK skutek jest sformułowany w taki sam sposób, jak został sformułowany czyn w zestawie przestępstwa przewidzianym w art. 281 KK. Zatem, jeśli naruszenie zasad bezpieczeństwa jest tylko czynem wśród znamion strony przedmiotowej przestępstwa, przewidzianym w art. 281 KK, to w art. 282 KK klasyfikowany jest jako skutek. Naszym zdaniem, wyjaśnienie takiego chaotycznego wykorzystania znamion strony przedmiotowej w analogicznych zestawach przestępstw jest niemożliwe, podobnie, jak niemożliwe jest wyjaśnienie dlaczego w analogicznych zestawach przestępstw ustawodawca w różny sposób uwzględnił szkodliwość społeczną zasadniczo jednych i tych samych znamion.

Ponadto, nie zważając na to, że, w odróżnieniu od cz. 1 art. 282 KK, w cz. 1 art. 281 KK jako obowiązkowych skutków naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu lotniczego przewidziano spowodowanie niebezpieczeństwa dla życia ludzi albo nastąpienia innych poważnych skutków, sankcja cz. 1 art. 282 KK w sposób nieuzasadniony przewiduje bardziej surową karę. Jednak w przypadku przestępstwa w typie kwalifikowanym ustawodawca w ogóle poddaje w wątpliwość słuszność osobnego wyróżniania norm, zawartych w art. 281 KK i art. 282 KK. Przecież w sankcjach cz. 2, 3 art. 281 KK przewidziane są takie same rodzaje i wymiary kar, jak i w sankcjach cz. 2, 3 art. 282 KK.

Na szczególną uwagę w systemie «ukrytych» przestępstw przeciwko życiu i zdrowiu osoby zasługują ustawowe znamiona przestępstwa, przewidziane w art. 286 KK «Naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego albo eksploatacji pojazdów przez osoby, które kierują pojazdami». Dane statystyczne świadczą o tym, że wskazane przestępstwo, w porównaniu z innymi przestępstwami «transportowymi», popełniane jest najczęściej. Jednocześnie, właśnie praktyka stosowania prawa do danego zestawu przestępstwa pozwala nam, po raz kolejny, zaakcentować konieczność zróżnicowania odpowiedzialności karnej nie tylko za nieumyślne wyrządzenie uszczerbku na życiu czy zdrowiu wskutek naruszenia specjalnych zasad bezpieczeństwa, zwłaszcza przepisów ruchu drogowego i eksploatacji pojazdów, ale i za odpowiednie zamiary bezpośrednie.

Należy zauważyć, że w art. 286 KK ustawodawca na ogół poprawnie podchodzi do zróżnicowania odpowiedzialności karnej osób, które wskutek naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego i eksploatacji pojazdów wyrządziły poszko-

dowanemu uszczerbek na życiu lub zdrowiu. O tym świadczy porównawcza analiza sankcji art. 286 KK i odpowiednich artykułów Rozdziału II Części szczególnej, które przewidują odpowiedzialność za nieumyślne ciężkie i średnie uszkodzenie ciała (art. 128 KK), a także nieumyślne spowodowanie śmierci (art. 119 KK). Chodzi o to, że w art. 286 KK zakres odpowiedzialności karnej został zasadniczo zwiększony. Prawdę mówiąc, i w tym przypadku nie obeszło się bez nieuzasadnionego odstąpienia od tej ogólnej tendencji. ZW cz. 1 art. 286 KK kara maksymalna przewyższa sankcję art. 128 KK, jednak z jakiegoś powodu jej dolna granica jest łagodniejsza, co pozwala na wysunięcie wniosku o fragmentarycznym istnieniu w cz. 1 art. 286 KK uprzywilejowanego rodzaju nieumyślnego ciężkiego i średniego uszkodzenia ciała.

Jednocześnie, za nieprawidłową i nawet niebezpieczną uważamy nadużywaną praktykę organów ścigania, kiedy spowodowanie śmierci czy uszkodzenia ciała poszkodowanego przez osobę, która kierowała pojazdem wskutek naruszenia przez nią zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego albo eksploatacji pojazdów *a priori* jest rozpatrywane wyłącznie przez pryzmat znamion przestępstwa, przewidzianego w art. 286 KK. W tym stosunku pod względem formalnym słuszne jest stanowisko Sądu Najwyższego Ukrainy, odnotowane w orzeczeniu z dnia 23 grudnia 2005 roku nr 14 «O praktyce stosowania przez sądy Ukrainy ustawodawstwa w postępowaniach o niektórych przestępstwach i wykroczeniach przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym oraz w eksploatacji pojazdów, a także w przestępstwach administracyjnych, związanych z pojazdami». W p. 8 tego orzeczenia jest zapisane, że odpowiedzialność zgodnie z art. 286–288, 415 KK następuje tylko pod warunkiem, że osoba winna naruszenia określonych zasad nieumyślnie spowodowała średnie uszkodzenie ciała, ciężkie uszkodzenie ciała lub śmierć poszkodowanego. Jeśli naruszając odpowiednie przepisy i uświadamiając sobie szkodliwość społeczną swoich czynów, winny przewidywał skutki społecznie niebezpieczne i świadomie do nich dążył lub też uświadamiał sobie ich wywołanie, to czyny te należy kwalifikować zgodnie z artykułami KK, w których ustalona została odpowiedzialność za zamierzone przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu osoby.

Jednak w praktyce pracownicy organów ścigania nie zadają sobie trudu zbadania szczegółów dość skomplikowanego procesu ustalania stosunku psychicznego sprawcy do czynu i jego skutków. Nawet w tych przypadkach, kiedy pod czas postępowania staje się jasne, że osoba, która kierowała pojazdem, nie tylko naruszyła zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego, a demonstracyjnie ignorowała je, o czym może świadczyć przede wszystkim szybkość, stopień naruszenia prawa, stan nietrzeźwości, itd, to kwestia psychicznego stosunku do skutków, mimo wszystko, nie jest badana. Nie jest to zaskakujące, przecież znacznie łatwiej jest, z punktu widzenia postępowania, obciążyć sprawcę i udowodnić jego winę w popełnieniu przestępstwa przewidzianego w art. 286 KK, niż badać rzeczywisty psychiczny stosunek kierowcy do swojego czynu i jego skutków. Uważamy, że usunięcie art. 286 KK i uzupełnienie ogólnych ustawowych znamion przestępstw przeciwko życiu i zdrowiu (normy o uszkodzeniach ciała i zabójstwie) zarówno zamierzonych, jak nieumyślnych o zna-

miona kwalifikujące, które wskazywałyby na wyrządzenie uszczerbku z wykorzystaniem źródła zwiększonego niebezpieczeństwa (naruszeniem zasad jego wykorzystania), mogłoby zwrócić uwagę pracowników organów ścigania na ten problem.

Chodzi o to, że zakres odpowiedzialności karnej miałby obejmować nie tylko tzw. nieostrożność zawodową, ale i celowe wykorzystanie określonej wiedzy fachowej, w tym i źródeł zwiększonego niebezpieczeństwa. Poza tym, występowanie takich cech kwalifikujących wśród ustawowych znamion przestępstw, dotyczących uszkodzenia ciała i zabójstwa, zarówno nieumyślnego, jak i umyślnego, utrudni pracownikom organów ścigania stereotypowe podejście do kwalifikacji wszystkich przypadków wyrządzenia krzywdy przez osoby kierujące pojazdami. Występowanie odpowiednich znamion kwalifikujących w przestępstwach umyślnych przeciwko życiu i zdrowiu zmusi organy ścigania do dokładnej analizy kwestii dotyczącej rodzaju winy w przypadku naruszenia odpowiednich przepisów.

Konstrukcja przestępstwa przewidzianego w art. 286 KK warunkuje także inne kwestie sporne. Chodzi przede wszystkim o formalną możliwość kwalifikacji czynów sprawcy według art. 286 KK, który wszedł w posiadanie pojazdu niezgodnie z prawem, np., skutek dokonania przestępstwa albo nie miał prawa do kierowania odpowiednim środkiem lokomocji. Stanowisko Sądu Najwyższego w tej kwestii jest dość kontrowersyjna. W p. 4 wspomnianego orzeczenia sąd zauważa, że za podmiot przestępstwa, przewidzianego w art. 286 KK, uznaje się osobę, która kieruje pojazdem, bez względu na to, czy ma do tego prawo. Naszym zdaniem, z takim stanowiskiem raczej nie można się zgodzić. Powstaje bowiem pytanie, czy obowiązek przestrzegania pewnych zasad bezpieczeństwa może być przeniesiony na osobę, która formalnie nie należy do systemu odpowiednich stosunków prawnych? Wydaje się, że na to pytanie należy dać odpowiedź negatywną. Od złodzieja, który niezgodnie z prawem zawładnął pojazdem albo od osoby, która jest pozbawiona lub w ogóle nie ma prawa do kierowania pojazdem, nie można żądać ważnego przeglądu technicznego pojazdu i zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, a także dotrzymania wszystkich innych wymagań kierowania pojazdem. Wszystkie czyny takiej osoby wobec pojazdu znajdują się poza zakresem regulacji prawnej, ponieważ osoba, która zawładnęła takim pojazdem, nie została pełnoprawnym podmiotem odpowiednich stosunków transportowych i na nią nie powinny być przeniesione wymagania, które dotyczą właściciela pojazdu. prawowitego posiadacza czy właściciela. Podobnie, naszym zdaniem, nie można żądać przestrzegania zasad bezpiecznego posługiwania się bronią od osoby, która skradła taką broń.

Należy jednak zauważyć, że chociaż z formalnego punktu widzenia stanowisko sądu można uznać za błędne, to z punktu widzenia treści ma ono swoje uzasadnienie. Przecież bez względu na to, czy dana osoba kieruje pojazdem z godnie z prawem, czy też nie, to jej działalność przez to nie staje się mniej niebezpieczna. Jednak jest to uwarunkowane przez fakt wykorzystania (prawnego czy bezprawnego) źródła zwiększonego niebezpieczeństwa, jakim jest pojazd. W literaturze naukowej całkiem słusznie podkreśla się, że zasadniczą cechą jakiegokolwiek źródła

zwiększonego niebezpieczeństwa jest jego właściwość, która wskazuje na wysoki stopień prawdopodobieństwa spowodowania społecznie niebezpiecznych skutków w razie naruszenia zasad bezpieczeństwa.

Z badaną kwestią związany jest jeszcze jeden problem. Chodzi o odpowiedzialność karną osoby, która wyrządziła uszczerbek na życiu lub zdrowiu podczas kierowania pojazdem np. w lesie, na polu, w salonie samochodowym czy na terenie przedsiębiorstwa, tj. w miejscu, w którym, naszym zdaniem, formalnie nie działają przepisy ruchu drogowego. W tym przypadku stanowisko sądu również budzi pewne zastrzeżenia. Zwłaszcza w p. 5 wspomnianego orzeczenia, w którym czytamy, że odpowiedzialność, zgodnie z art. 286 KK, następuje bez względu na miejsce, gdzie zostały naruszone zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego czy eksploatacji pojazdów, przepisy prowadzenia albo eksploatacji pojazdów (na magistrali, szosie, ulicy, przejeździe kolejowym, polu, terenie przedsiębiorstwa, posesji, itp.). Należy jednak zauważyć, że przepisy ruchu drogowego regulują zachowanie uczestników ruchu drogowego na tych odcinkach danej miejscowości, które są specjalnie przeznaczone dla ruchu pojazdów. Oczywiście, że pola, lasu czy pomieszczenia salonu samochodowego, itp. nie można uznać za miejsce specjalnie przeznaczone dla ruchu pojazdów. Jednak znowu musimy przyjąć, że społeczna szkodliwość czynu i jego skutków w takich przypadkach nie jest mniejsza, przecież chodzi o wykorzystanie źródła zwiększonego niebezpieczeństwa. Także w tym przypadku nie ma znaczenia, czy zostało te źródło wykorzystane zgodnie z określonymi przepisami, czy też nie.

Uważamy więc, że istnieją podstawy do wywnioskowania o konieczność uzupełnienia ogólnej struktury przestępstw przeciwko życiu i zdrowiu, które przewidują spowodowanie uszkodzenia ciała czy śmierci, o nową cechę kwalifikującą, która wskazywałaby na wyrządzenie uszczerbku na życiu czy zdrowiu ofiary w związku z wykorzystaniem źródła zwiększonego niebezpieczeństwa. Naszym zdaniem, takie znamię kwalifikujące wraz z cechą kwalifikującą, która będzie wskazywać na naruszenie szczególnych przepisów bezpieczeństwa, pozwoli na ograniczenie znacznej ilości norm szczególnych, w tym i norm, przewidzianych w Rozdziale XI Części szczególnej KK.

Summary

Criminal responsibility for criminal offenses against traffic safety and safety of transport operation according to the Criminal Code of Ukraine

This article is concerned with problems of criminal responsibility for criminal offences against traffic safety and safety of transport operation. Today it is devoted a separated Section XI of Special Part «Criminal offenses against traffic safety and

safety of transport operation» in the current Criminal Code of Ukraine. The title of this section indicates that there are combined offenses related to violation of safety rules in the field of transport usage. The article points out that the security rules do not exist for the sake of rules and therefore its cannot be the object of criminal law protection and do not create district types of social relations of traffic safety or safety of transport operation in the capacity of such object. Whatever regardless of the fields all safety rules focuses on the protection of real social relations including life, health, property, environment etc. The main purpose of the safety regulations first of all is to create a safe conditions for human life and health and to a lesser extent these rules also protects property relations. At the same time, social relations that ensure the normal operation of transport must be considered as the main direct object of these crimes. Other objects of criminal law protection within the relevant offenses can only serve as additional objects. Only in this case framing logic of the Criminal Code of Ukraine construction will not be disturbed.

Instead, the certain offenses analysis of Section XI indicates that the legislator actually provides criminal legal protection only for one object – to human life or health. Therefore, a special rule which provides liability for causing injury to life or human health as a result of violation of the relevant rules of traffic safety or safety of transport operation is creating. Such regulatory structures determine questions about advisability of selection of such special rules in Special part of the Criminal Code of Ukraine. Actually they can be replaced by qualifying signs that will point to specific violations of safety rules in general rules of crimes against life and human health or property. However, this kind of separate specific rules allows us to assert the existence of the large number of so-called covert crimes against life and human health in Section XI of the Special part of the Criminal Code of Ukraine.

Particular attention is paid to the problems concerning to the criminal responsibility for offense under Article 286 of the Criminal Code «Violation of rules related to traffic safety and safety of transport operation by persons who drive a vehicle». The conclusion that in practice enforcement officers don't pay enough attention to determine guilt of the person who violated the rules has been substantiated. As author thinks that it leads to weaken the criminal responsibility of drivers who intentionally violate these rules in some cases.

It is proved that general offenses against life and human health that involve infliction of bodily injury or death must be completed by new qualifying sign which provides such consequences in connection with a source of increased danger. This qualifying sign along with the qualifying sing that would point out a violation of special safety rules will allow refusing a significant number of special rules including the rules provided in Section XI of the Special Part of the Criminal Code.

Keywords: crime, traffic safety, transport, criminal responsibility, differentiation of criminal responsibility.

Володимир Бурдін

д-р юрид. наук, проф.

Львівський національний університет імені Івана Франка

vmburdin@mail.ru

Кримінальна відповідальність за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК України

Ключові слова: Злочин, безпека руху, транспорт, кримінальна відповідальність, диференціація кримінальної відповідальності.

В чинному КК України виділено окремий Розділ XI Особливої частини «*Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту*». Сама назва цього розділу свідчить про те, що в його змісті законодавцем об'єднані склади злочинів, пов'язані з порушенням правил безпеки у сфері використання транспорту. Треба звернути увагу на той факт, що правила безпеки не існують заради самих правил, а тому самі по собі не можуть бути об'єктом кримінально-правової охорони і не створюють самостійних видів відносин безпеки руху чи експлуатації транспорту в якості такого об'єкта. Так чи інакше, але всі правила безпеки, незалежно від сфери дії цих правил, спрямовані на охорону реально існуючих суспільних відносин, зокрема, життя, здоров'я, власності, довкілля тощо. Основне призначення відповідних правил безпеки – це створити, в першу чергу, безпечні умови для життя і здоров'я людини і в меншій мірі ці правила убезпечують також відносини власності.

Розглядаючи родовий об'єкт складів злочинів, передбачених в розділі XI Особливої частини, вчені цілком правильно вважають, що порушення правил безпеки на транспорті, як правило, створює загрозу заподіяння шкоди життю чи здоров'ю або власності. Зумовлюється це тим, що з соціальної точки зору процес дорожнього руху становить собою одночасне переміщення двох потужних соціальних потоків: транспортного та пішохідного¹. Отже, правила, які забезпечують цей рух, безпосередньо спрямовані на охорону прав його учасників, які можуть постраждати внаслідок порушення.

Проте безпека руху та експлуатації транспорту на сьогодні не зводиться до забезпечення лише життя, здоров'я та власності. Адже транспортна інфраструктура функціонує не лише заради комфорту чи задоволення. В сучасних умовах транспорт задіяний практично у всіх сферах життєдіяльності людини. Досить часто порушення відповідних правил безпеки на транспорті призводить до затримки своєчасної доставки вантажів та пасажирів, дезорганізації роботи транспорту в цілому, що безпосередньо не заподіює шкоду власності, життю чи здоров'ю, проте створює істотні труднощі організаційного характеру і може призводити до порушення невизначеного кола прав чи свобод як фізичних, так і юридичних осіб. І в цьому відношенні більш правильною, на нашу думку, є позиція В. А. Мисливого, який вважає, що суспільна небезпека відповідних злочинних посягань, пов'язаних з порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, зумовлюється не тільки тим, що вони можуть заподіювати безпосередню шкоду життю чи здоров'ю людини або власності, але й порушують звичайну нормальну роботу різних видів транспорту².

Враховуючи те, що кримінально-правова охорона життя та здоров'я особи цілком може забезпечуватися кримінально-правовими нормами розділу II, а власності нормами розділу VI Особливої частини, основним безпосереднім об'єктом складів злочинів, передбачених в розділі XI, мали би бути відносини, які забезпечують нормальну роботу транспорту (його руху та (або) експлуатації). Звісно, що в цих випадках законодавець міг би конструювати так звані складені склади злочинів (склади з двома самостійними об'єктами кримінально-правової охорони), використовуючи в якості другого безпосереднього об'єкта відносини з приводу охорони життя чи здоров'я або власності причому як в межах основних, так і кваліфікованих складів злочинів. Якщо б законодавець дотримувався названого підходу, то двооб'єктна конструкція окремих складів сприймалася би цілком логічно. Принагідно зауважимо, що окремі вчені вже звертали увагу на проблемах неправильного розуміння тих суспільних

¹ Борисов В. И. Уголовная ответственность за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения / В. И. Борисов, С. В. Гизимчук – Х.: Консум, 2001. – С. 8, 45.

² Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту / В. А. Мисливий. – Дніпропетровськ: Юрид. акад. МВС, 2004. – С. 45.

відносин, які входять в сферу дії правил безпеки руху та експлуатації транспорту, що в кінцевому рахунку призводить до неправильного розміщення статей в системі Особливій частині КК. Так, зокрема, мова йде про склади злочинів, передбачені ст. 278 КК «Угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна», ст. 289 КК «Незаконне заволодіння транспортним засобом», ст. 290 КК «Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу». Мова йде про те, названі посягання заподіюють шкоду лише відносинам власності і не відображають специфіку сфери дії правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту.

Натомість аналіз окремих складів злочинів розділу XI свідчить про те, що законодавець, встановлюючи кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту, фактично забезпечує кримінально-правову охорону лише одному об'єкту – життю чи здоров'ю людини. В такий спосіб фактично створюється спеціальна норма, яка передбачає відповідальність за заподіяння шкоди життю чи здоров'ю людини внаслідок порушення відповідних правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. Такі законодавчі конструкції зумовлюють питання доцільності самостійного виділення в Особливій частині окремих статей зі спеціальними нормами, якщо вони фактично можуть бути замінені кваліфікуючими ознаками, які будуть вказувати на порушення спеціальних правил безпеки, в загальних нормах про злочини проти життя та здоров'я особи чи власності. Разом з тим, на сьогодні наявність такого роду самостійних спеціальних норм дозволяє нам стверджувати про існування в розділі XI Особливої частини значної кількості так званих завуальованих злочинів проти життя та здоров'я особи.

На нашу думку, до таких спеціальних по суті норм з одним об'єктом кримінально-правової охорони в межах складу злочину, передбачених в розділі XI Особливої частини належать: ст. 276 КК «Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту», ст. 281 КК «Порушення правил повітряних польотів», ст. 282 КК «Порушення правил використання повітряного простору», ст. 283 КК «Самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда», ст. 284 КК «Ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха», ст. 286 КК «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами», ст. 287 КК «Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації», ст. 288 КК «Порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху», ст. 291 КК «Порушення чинних на транспорті правил».

Конструкція названих складів злочинів дозволяє стверджувати, що з усієї сфери суспільних відносин, на які спрямовані правила безпеки руху та експлуатації транспорту, законодавець включає в якості безпосереднього об'єкта лише відносини з приводу охорони життя та здоров'я. Таким чином,

всі названі кримінально-правові норми є по суті спеціальними нормами по відношенню до загальних норм про злочини проти життя та здоров'я.

Аналізуючи склади злочинів, передбачені в розділі XI Особливої частини, які віднесені нами до «завуальованих» посягань на життя та здоров'я, можна зробити висновок про наявність певних порушень правил диференціації кримінальної відповідальності. Мова йде про необґрунтоване виділення великої кількості спеціальних норм на основі різних спеціальних правил безпеки в окремих видах транспорту, що насправді не впливає на суспільну небезпеку відповідних злочинів, про безсистемне використання як конститутивних, так і кваліфікуючих ознак, про відсутність будь-яких обґрунтованих підходів щодо конструювання санкцій відповідних кримінально-правових норм тощо.

Так, зокрема, в окремих випадках основні склади злочинів сформульовані як делікти створення небезпеки, коли конститутивним наслідком порушення певних правил безпеки передбачено створення загрози для життя людей або настання інших тяжких наслідків (ч. 1 ст. 276, ч. 1 ст. 281 КК). В одному складі злочину поряд з вказаними наслідками у виді загрози заподіяння шкоди передбачено як альтернативний наслідок заподіяння шкоди здоров'ю потерпілого (ч. 1 ст. 283 КК). Якщо для більшості відповідних складів злочинів заподіяння потерпілому середньої тяжкості, тяжкого тілесного ушкодження або смерті відноситься законодавцем до кваліфікуючих ознак (ст.ст. 276, 281, 282, 283, 286 КК), то в окремих складах ці ознаки використовуються законодавцем в якості конститутивних, причому рівнозначних за своєю суспільною небезпекою (ст.ст. 287, 288 КК). Так, зокрема, грубим порушенням правил диференціації відповідальності вважаємо об'єднання в межах одного і того ж складу злочину наслідків у виді середньої тяжкості, тяжких тілесних ушкоджень та смерті. Адже очевидно, що наслідки у виді тілесних ушкоджень і смерті не є нерівнозначними.

Простежуються і інші безпідставні порушення системності. Так, зокрема, в ч. 2 ст. 281 КК «Порушення правил повітряних польотів» до кваліфікуючих ознак законодавець відносить заподіяння потерпілому середньої тяжкості тілесного ушкодження, а у подібному за своїми ознаками складі злочину, передбаченому в ч. 2 ст. 282 КК «Порушення правил використання повітряного простору», до таких ознак віднесено не тільки середньої тяжкості, але й тяжке тілесне ушкодження. При цьому санкції ч. 2 ст. 281 КК та ч. 2 ст. 282 КК тотожні. В цілому треба визнати, що в розділі XI законодавець у більшості випадків займає цілком правильну позицію, коли посилює у спеціальних нормах кримінальну відповідальність спеціальних суб'єктів у випадку порушення ними спеціальних правил безпеки, що призвело до заподіяння шкоди життю чи здоров'ю людини. Проте наявність значної кількості спеціальних норм зумовлює те, що в окремих випадках знову ж таки відбуваються необґрунтовані винятки з цього загального правила. Так, зокрема, незважаючи на те, що в ст.ст. 287, 288, КК одним з конститутивних наслідків передбачено

смерть потерпілого, а в ст. 291 КК загибель людей, максимальне покарання у всіх санкціях цих статей тотожне максимальному покаранню, передбаченому в ч. 1 ст. 119 КК за необережне вбивство однієї людини. Тобто, якщо щодо ст.ст. 287, 288 КК в такому випадку можна стверджувати про відсутність диференціації кримінальної відповідальності, то щодо ст. 291 КК можна говорити навіть про існування привілейованого виду необережного вбивства двох чи більше осіб.

Треба звернути увагу на необґрунтованому підході законодавця, який замість використання загального поняття порушення спеціальних правил безпеки та експлуатації транспорту намагається максимально деталізувати ці правила в окремих сферах транспорту, створюючи на цій основі різні види спеціальних кримінально-правових норм, які насправді змістовно мало чим відрізняються одна від одної. Врешті-решт безпідставність такого законодавчого підходу впливає, як зі змісту диспозицій окремих кримінально-правових норм, так і порівняльного аналізу санкцій.

Так, зокрема, в ст. 287 КК законодавець спершу намагається деталізувати види порушення правил експлуатації транспортних засобів, проте, розуміючи неможливість наведення їх вичерпного переліку, все ж таки використовує загальне поняття – «інше грубе порушення правил експлуатації транспорту, що забезпечують дорожній рух». Крім цього, казуально описуючи порушення різних правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в ст.ст. 287, 288, 291 КК і виділяючи на цій основі відповідні кримінально-правові норми, законодавець не проводить реальної диференціації відповідальності за ці порушення. Адже санкції цих норм повністю тотожні, за винятком ст. 287 КК, в якій передбачено можливість призначення додаткового покарання у виді позбавлення права обіймати посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів. Отже, маємо черговий аргумент, який дозволяє поставити під сумнів доцільність самостійного виділення такої кількості спеціальних норм, які не тільки не забезпечують змістовної диференціації кримінальної відповідальності, але й загромаджують обсяг Особливої частини КК.

Необґрунтоване нагромадження статей, в яких деталізуються найрізноманітніші правила транспортної безпеки зумовлюють також спірні проблеми, які стосуються різної конструкції аналогічних по суті складів злочинів. Так, зокрема, в ст. 281 КК йдеться про порушення правил безпеки повітряних польотів особами, які не є працівниками повітряного транспорту. При цьому наслідки від цього порушення передбачені у вигляді створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків. Разом з тим, в ст. 282 КК встановлено кримінальну відповідальність за порушення правил використання повітряного простору, якщо це спричинило загрозу безпеці повітряних польотів. Таким чином, якщо в ст. 281 КК конститутивними наслідками основного складу є створення небезпеки для життя людей або настання

інших тяжких наслідків, то в ст. 282 КК наслідок сформульований так само, як сформульоване діяння в складі, передбаченому в ст. 281 КК. Тобто, якщо порушення правил безпеки є лише діянням серед ознак об'єктивної сторони складу злочину, передбаченого в ст. 281 КК, то в ст. 282 КК воно виступає вже в якості наслідку. На нашу думку, пояснити таке хаотичне використання ознак об'єктивної сторони в аналогічних складах злочинів неможливо, як неможливо пояснити і те, чому в аналогічних складах злочинів законодавець по різному враховує суспільну небезпеку по суті одних і тих самих ознак.

Крім того, незважаючи на те, що, на відміну від ч. 1 ст. 282 КК, в ч. 1 ст. 281 КК в якості обов'язкових наслідків порушення правил безпеки повітряних польотів передбачено створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків, санкція ч. 1 ст. 282 КК необґрунтовано передбачає більш суворий розмір покарання. Проте в кваліфікованих складах цих злочинів законодавець взагалі ставить під сумнів доцільність самостійного виділення норм, передбачених ст. 281 КК та ст. 282 КК. Адже в санкціях ч. 2, 3 ст. 281 КК передбачено абсолютно тотожні види та розміри покарань, як і в санкціях ч. 2, 3 ст. 282 КК.

На особливу увагу в системі «завуальованих» злочинів проти життя та здоров'я особи заслуговує склад злочину, передбачений ст. 286 КК «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами». Перш за все, це зумовлюється статистичними даними, які свідчать про те, що даний злочин, порівняно з іншими «транспортними» злочинами вчиняється найчастіше. Разом з тим, саме правозастосовна практика щодо даного складу злочину дозволяє нам вкотре наголосити на необхідності диференціації кримінальної відповідальності не тільки за необережне заподіяння шкоди життю чи здоров'ю внаслідок порушення спеціальних правил безпеки, зокрема правил дорожнього руху та експлуатації транспорту, але й за відповідні умисні посягання.

Треба відзначити, що в ст. 286 КК законодавець в цілому правильно підходить до диференціації кримінальної відповідальності осіб, які внаслідок порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту заподіяли потерпілому шкоду життю чи здоров'ю. Про це свідчить порівняльний аналіз санкцій ст. 286 КК та відповідних статей Розділу II Особливої частини, які передбачають відповідальність за необережне тяжке та середньої тяжкості тілесне ушкодження (ст. 128 КК), а також вбивство через необережність (ст. 119 КК). Мова йде про те, що в ст. 286 КК кримінальна відповідальність істотно посилена. Щоправда, і в даному випадку не обійшлося без необґрунтованих відхилень від цієї загальної тенденції. Так, зокрема, в ч. 1 ст. 286 КК максимальне покарання перевищує санкцію ст. 128 КК, проте чомусь нижня його межа є більш м'якою, що дозволяє зробити висновок про часткове існування в ч. 1 ст. 286 КК привілейованого виду необережного середньої тяжкості тілесного ушкодження.

Разом з тим, неправильно і навіть небезпечною ми вважаємо штучно «напрацьовану» практику правоохоронних органів, коли заподіяння потерпілому смерті чи тілесних ушкоджень особою, яка керувала транспортним засобом внаслідок порушення нею правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту *a priori* розглядається виключно через призму складу злочину, передбаченого в ст. 286 КК. В цьому відношенні формально правильною є позиція Пленуму Верховного Суду України, виражена в постанові від 23 грудня 2005 року № 14 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також адміністративні порушення на транспорті». Так, в п. 8 цієї постанови вказується, що відповідальність за ст.ст. 286–288, 415 КК настає лише за умови, що винна особа внаслідок порушення певних правил спричинила з необережності потерпілому середньої тяжкості чи тяжке тілесне ушкодження або його загибель. Якщо ж, порушуючи відповідні правила й усвідомлюючи суспільно небезпечний характер своїх дій, винний передбачав суспільно небезпечні наслідки і бажав або свідомо припускав їх настання, ці дії необхідно кваліфікувати за статтями КК, в яких встановлено відповідальність за умисні злочини проти життя та здоров'я особи.

Разом з тим, на практиці працівники правоохоронних органів не обтяжують себе особливостями доволі складного процесу встановлення психічного ставлення особи до вчинюваного нею діяння та його наслідків. Навіть в тих випадках, коли за обставинами справи зрозуміло, що особа, яка керувала транспортним засобом, не просто порушила правила безпеки дорожнього руху, а відверто ігнорувала їх, про що може свідчити, зокрема, швидкість, грубість порушення, стан тяжкого сп'яніння, питання про психічне ставлення до наслідків спеціально не досліджується. Воно і не дивно, адже значно простіше, перш за все, з процесуальної точки зору інкримінувати і довести винуватість особи у вчиненні злочину, передбаченому ст. 286 КК, ніж досліджувати реальне психічне ставлення водія до свого діяння і його наслідків. Вважаємо, що виключення ст. 286 КК і доповнення замість неї загальні склади злочинів проти життя та здоров'я (норми про тілесні ушкодження та вбивство) як умисні, так і необережні, кваліфікуючою ознакою, яка би вказувала на заподіяння шкоди у зв'язку з використанням джерела підвищеної небезпеки (порушенням правил його використання), змогло би привернути увагу працівників правоохоронних органів до цієї проблеми.

Мова йде про те, що посилення кримінальної відповідальності повинно відбуватися не тільки за так звану професійну необережність, але й за умисне використання професійних знань, в тому числі і джерел підвищеної небезпеки. Крім цього, наявність такої кваліфікуючої ознаки в складах злочинів про тілесні ушкодження та вбивство причому як необережних, так і умисних, не дозволить працівникам правоохоронних органів спрощено кваліфікувати всі випадки заподіяння шкоди особам під час керування транспортними засобами

як необережні злочини. Наявність відповідної кваліфікуючої ознаки в умисних злочинах проти життя та здоров'я особи буде змушувати детально з'ясовувати питання про вид вини при порушенні відповідних правил

Конструкція складу злочину, передбаченого в ст. 286 КК, зумовлює і інші спірні питання. Так зокрема, мова йде про формальну можливість кваліфікації діянь особи за ст. 286 КК, яка незаконно заволоділа транспортним засобом, наприклад, внаслідок вчинення злочину або не мала прав на керування відповідним засобом. Позиція Пленуму Верховного Суду в цьому відношенні є доволі суперечливою. Так, в п. 4 названої постанови Пленум зазначає, що суб'єктом злочину, передбаченого ст. 286 КК, визнають особу, яка керує транспортним засобом, незалежно від того, чи має вона на це право. На нашу думку, з такою позицією погодитися не можна. Адже виникає питання про те, чи поширюється обов'язок дотримуватися певних правил безпеки на особу, яка формально не включена в систему відповідних правових відносин? На це запитання треба дати негативну відповідь. Від злодія, який незаконно заволодів транспортним засобом, або від особи, яка позбавлена чи взагалі не має права керувати транспортним засобом, не можна вимагати проходження техогляду і оформлення договору обов'язкового страхування цивільної відповідальності, а також дотримання всіх інших вимог керуванням транспортним засобом. Всі діяння такої особи щодо транспортного засобу знаходяться поза сферою правового регулювання, адже особа, яка заволоділа таким транспортним засобом, не стала повноправним суб'єктом відповідних транспортних відносин і на неї не поширюються вимоги, які стосуються законного володільця чи власника. Так само, на нашу думку, не можна вимагати дотримання правил безпечного поводження зі зброєю щодо особи, яка викрала таку зброю.

Разом з тим, якщо з формальної точки зору позицію Пленуму не можна вважати правильною, то зі змістовної точки зору вона має право на існування. Адже незалежно від того, чи на законних підставах особа керує транспортним засобом, чи ні, її діяльність від того не стає менш небезпечною. Проте зумовлюється це фактом використання (законного чи незаконного) особою джерела підвищеної небезпеки, яким є транспортний засіб. В науковій літературі цілком правильно підкреслюється, що суттєвою ознакою будь-якого джерела підвищеної небезпеки є його властивість, яка вказує на високий ступінь ймовірності заподіяння суспільно небезпечних наслідків у випадку порушення правил безпеки.

З розглядуваним питанням пов'язана ще одна проблема. Мова йде про кримінальну відповідальність особи, яка заподіяла шкоду життю чи здоров'ю під час керування транспортним засобом в лісі, полі, автосалоні чи внутрішніх територіях підприємств. Тобто йдеться про ті місця, на які, на нашу думку, формально не поширюються правила дорожнього руху. В цьому відношенні позиція Пленуму також викликає певні застереження. Так, зокрема, в п. 5 названої постанови вказується, що відповідальність за ст. 286 КК настає

незалежно від місця, де були допущені порушення правил безпеки дорожнього руху чи експлуатації транспорту, правил водіння або експлуатації машини (на магістралі, шосе, вулиці, залізничному переїзді, полі, території підприємства, у дворі, тощо). Разом з тим, треба відзначити, що правила дорожнього руху регламентують поведінку учасників дорожнього руху на тих ділянках місцевості, які спеціально призначені для руху транспортних засобів. Очевидно, що поле, ліс, приміщення автосалонів тощо не можуть вважатися місцями спеціально, призначеними для руху транспортних засобів. Проте знову ж таки треба погодитися, що суспільна небезпека вчиненого діяння та його наслідків від цього не зменшується, адже мова йде про використання джерела підвищеної небезпеки. І в цьому відношенні не має значення чи використовувався він відповідно до певних правил, чи ні.

Таким чином, вважаємо, що є підстави для того, щоб зробити висновок про необхідність доповнення загальних складів злочинів проти життя та здоров'я, які передбачають заподіяння тілесних ушкоджень чи смерті, новою кваліфікуючою ознакою, яка би вказувала на заподіяння шкоди життю чи здоров'ю особи у зв'язку з використанням джерела підвищеної небезпеки. На нашу думку, така кваліфікуюча ознака поряд з кваліфікуючою ознакою, яка буде вказувати на порушення спеціальних правил безпеки, дозволить відмовитися від значної кількості спеціальних норм, в тому числі і норм, передбачених в Розділі XI Особливої частини КК.

Бібліографія:

1. Борисов В. И. Уголовная ответственность за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения / В. И. Борисов, С. В. Гизимчук – Х.: Консум, 2001. – 160 с.

2. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту / В. А. Мисливий. – Дніпропетровськ: Юрид. акад. МВС, 2004. – 380 с.