

СПІВЗАПОДІЯННЯ У НЕОБЕРЕЖНОМУ ЗЛОЧИНІ

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

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

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

Keywords: crime, criminal liability, criminal recklessness, co-infliction in a crime.

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

Ключевые слова: преступление, уголовная ответственность, преступная небрежность, сопричинение в преступлении.

Сучасне кримінальне право характеризується підвищенням динамізмом, проте, як показує законотворча діяльність, не всі доктринальні ідеї швидко одержують визнання у кримінальному законодавстві. Однією з таких ідей є співзаподіяння у необережному злочині, яке протягом розвитку вітчизняного кримінального законодавства поки що не знаходить підтримки законодавця.

Можливо така ситуація обумовлена тим, що з'ясування кримінально-правової природи співзаподіяння було розпочато у рамках становлення вчення про співучасть і як одного з його результатів – висновку про неможливість існування співучасті у злочинах, що вчинюються з

необережності. Разом з цим, не заперечуючи даного постулату, видається, що саме цей умовивід покликав необхідність постановки даної проблеми в іншому ракурсі – розробки вчення про окремий інститут кримінального права, предметом якого виступає таке кримінально-правове явище, як співзаподіяння у необережному злочині.

Підстави такого підходу, на наш погляд, є цілком реальними, і в межах новітнього етапу розвитку вітчизняного кримінального права претендують на розгляд в якості проблеми, що містить у собі значне коло не досліджених та не вирішених питань щодо спільної участі декількох суб'єктів у злочинах, що вчинюються з необережності.

Отже **метою** цієї статті є обґрунтування існування спільної злочинної поведінки в необережних злочинах та необхідності забезпечення кримінально-правового регулювання зазначеного феномену на законодавчому рівні.

Дослідження питань, пов'язаних із витоками вчення про співучасть у злочині, показують, що провідними вченими свого часу пропонувались різні доктринальні погляди щодо цього, одного з найскладніших, інституту кримінального права, і при цьому неодноразово дискутувалось питання відносно місця в ньому необережної злочинної поведінки. Так, наприкінці XVII ст. Г. Є. Колоколов відзначав, що співучасть зі сторони суб'єктивної передбачає тільки те, що кожен із учасників діє винним чином, при цьому для буття співучасті зовсім індиферентно, випадає на долю злочинців *dolus* або *culpa*, існує між ними домовленість або ні [1, с. 51]. Вірогідною співучасть у необережних злочинах визнавав також М. Д. Сергієвський і І. Я. Фойницький [2, с. 15–16], а за радянської доби – М. Д. Шаргородський, який наголошував, що злочинний результат може бути заподіяний як умисною спільною діяльністю, так і необережною спільною діяльністю декількох осіб [3, с. 92].

Цілком визначено з цього приводу висловлювався А. Н. Трайнін, який наголошував, що співучасть гадана лише там, де всі особи, які беруть участь,

діють або умисно або необережно [4, с. 68]. Така його думка була послідовною, адже в іншій її інтерпретації вчений підкреслював, що оскільки винний зв'язок можливий або у формі умислу, або у формі необережності, не має рішучих підстав стверджувати, що нібито співучасть у сполученні з необережною виною взагалі є немислимою [4, с. 111].

Разом з цим, у теорії кримінального права пропонувався альтернативний, протилежний підхід до вчення про співучасть, адже значна частина криміналістів вважала, що насправді співучасть має місце лише тоді, коли злочини вчинюються умисно, а відтак, співучасть у сполученні з необережністю неможлива. Один з відомих прихильників такого підходу, фундатор вчення про співучасть О. С. Жиряєв, відзначав, що усякий вид участі у злочині може бути лише усвідомлений, завідомий, умисний, а отже вчений відкидав думку тих, хто допускає можливість стати совиновником, підбурювачем, пособником і т. д. внаслідок злочинної необережності [5, с. 24].

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

Натомість М. С. Таганцев, розглядаючи на початку XIX століття особливості злочинів, які вчиняються з необережності, прозорливо відзначав: «якщо при зустрічі двох пароплавів, обидва капітани з необережності не подали встановлених сигналів, відбулося зіткнення і один з пароплавів пішов на дно, то необережність одного капітана не виключає відповідальності іншого» [6, с. 287]. Звичайно, що на той час зазначена проблема не мала особливого практичного значення, проте сьогодні, з розвитком науково-

технічного прогресу, вона стала набувати особливої актуальності, зокрема у сфері взаємодії людини і техніки.

Дослідження, пов'язані з актуалізацією проблеми співзаподіяння, були продовжені в кримінальному праві радянської доби на новому теоретичному рівні у працях П. С. Дагеля, Р. Р. Галіакбарова, В. А. Нерсисяна, І. Р. Харитоновой й інших російських учених. Зокрема, останньою було захищено дисертаційне дослідження, в якому під необережним співзаподіянням пропонувалося вважати взаємопов'язані необережні дії (бездіяльність) двох і більше осіб, що потягли злочинні наслідки або загрозу їх настання [7].

У тогочасній теорії вітчизняного кримінального права наукових розробок такого рівня не було, проте слід згадати публікацію С. В. Гончаренка, який, розглядаючи зазначене явище з позицій теорії і супроводжуючи його прикладами із судової практики, пропонував введення в Загальну частину Кримінального кодексу УРСР спеціальної норми, яка б передбачала формулювання поняття необережного співзаподіяння [8, с. 63–65]. Зазначена стаття була опублікована разом з коментарем до неї проф. М. І. Бажанова, який, відзначивши ряд її суперечливих положень, зауважив, що «практика не відчуває серйозних утруднень у випадках, коли декілька осіб з необережності вчинюють злочин. Кожна з них несе самостійну відповідальність, як це, наприклад, мало місце при загибелі теплоходу «Адмірал Нахімов», коли до кримінальної відповідальності було притягнуто обох капітанів – і теплоходу, і суховантажного судна» [9, с. 66–67].

Слід визнати, що згадана морська катастрофа, пов'язана із зіткненням теплоходу «Адмірал Нахімов» із суховантажним судном «Петр Васев» 31 серпня 1986 року на Чорному морі в районі порту Новоросійськ, внаслідок якої теплохід «Адмірал Нахімов» затонув, що спричинило загибель 423 пасажирів і членів екіпажу, дійсно була трагічним прикладом необережного співзаподіяння. Вироком Судової колегії з кримінальних справ Верховного Суду СРСР в м. Одесі бувші капітани Чорноморського морського

пароплавства М. і Т. за порушення правил судноплавства вказаними судами засуджені на 15 років позбавлення волі кожний [10, с. 38].

Інша відома трагедія відбулась на теренах України 27 липня 2002 року на військовому авіаційному шоу на аеродромі «Скнилів» поблизу м. Львів, де літак СУ-27УБ впав у натовп глядачів і вибухнув, внаслідок чого загинуло 77 людей, а загалом постраждала 241 особа. Суд визнав винними у порушенні правил польотів та підготовки до них за ст. 416 КК України і засудив обох членів екіпажу літака – Т. до 14 років позбавлення волі, а Є. до 8 років позбавлення волі, і військова колегія Верховного Суду України залишила цей вирок у силі.

Ланцюг таких злочинів можна продовжити, проте очевидна сутність, що їх об'єднує, адже всі вони є результатом спільної злочинної бездіяльності, недисциплінованості, недбалості осіб, відповідальних за експлуатацію різних технічних систем, джерел підвищеної небезпеки та інших об'єктів.

Разом з цим залишається питання, чи дійсно у таких випадках правосуддю не бракує певних кримінально-правових норм і чи може судова система на базі чинного кримінального законодавства надавати належну кримінально-правову оцінку діянь з ознаками співзаподіяння у необережних злочинах.

Вдається, що у сучасній кримінально-правовій теорії лише формуються теоретичні засади інституту співзаподіяння у необережному злочині, що мають пройти шлях від його визнання науковою спільнотою до законодавчої регламентації. У цьому сенсі проблема феномену необережного співзаподіяння нагадує розвиток вчення про співучасть, від повного відкидання останнього до беззаперечного визнання. Отже тому, на наш погляд, замість протиставлення інститутів співучасті і співзаподіяння у злочині більш перспективним є їх розгляд на рівні «родинних» зв'язків.

Здійснені в останні роки наукові розвідки С. Р. Багірова, В. І. Борисова, О. В. Гороховської, В. А. Мисливого, В. О. Навроцького та деяких інших учених певною мірою вказують на необхідність коригування законодавчого

підходу щодо спільної необережної злочинної поведінки, проте у Кримінальному кодексі України 2001 року (далі – КК України) й сьогодні, незважаючи на те, що існування необережного співзаподіяння підтверджують теорія і практика кримінального права, воно не регламентовано.

Водночас злочини із ознаками співзаподіяння набувають поширення у різних сферах, пов'язаних з розвитком науково-технічного прогресу. Найбільш характерними серед них є порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

У теорії і судовій практиці щодо цих злочинів іноді відзначається, що порушення одного водія є похідним від порушення другого, а суб'єктивна сторона такого діяння характеризується змішаною виною двох осіб [3, с. 311–313]. Але звернення до змішаної форми вини у таких випадках не тільки не визначають відповідальності суб'єктів, але й часто навпаки ускладнюють її розуміння, оскільки навіть існування такої форми вини визнається не всіма правниками. Водночас існує точка зору, що «...за загальним правилом винною у вчиненні злочину (дорожньо-транспортного – В. М.) може бути визнана лише одна особа» [11, с. 28]. Звичайно, що конструкція «за загальним правилом» дещо спростовує абсолютність переконання авторів у своєму твердженні, однак більш послідовний в цьому плані професор М. Й. Коржанський однозначно вважав, що в одній дорожньо-транспортній пригоді не може бути визнано одночасно винними два або більше водіїв [12, с. 17–18].

Разом з цим дискусійні позиції, як правило, є свідченням недостатнього дослідження необережного співзаподіяння у науці кримінального права, прогалин у законодавчому регулюванні, неоднозначних і суперечливих підходів щодо кримінально-правової оцінки даного явища, що викликає складнощі у діяльності працівників органів досудового розслідування та суду.

Характерно, що цьому іноді сприяють рекомендації вищих судових інстанцій. Так, у п. 7 постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» визначається, що: «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* (курсив наш – В. М.) іншою особою, котра керувала транспортним засобом» [13].

Наголосимо, що подібні рекомендації не враховують особливостей об'єктивної сторони складів злочинів, пов'язаних з порушеннями правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Так, викликає зауваження використання замість такої ознаки об'єктивної сторони, як «обстановка» терміну «*ситуація*», який в теорії кримінального права не має обґрунтованого та усталеного значення. Вочевидь, точніше вести мову про «аварійну обстановку». Крім того, конструкція «особа порушила правила дорожнього руху *вимушено*» у даному контексті взагалі неприйнятна для оцінки поведінки водія.

У теорії кримінального права, слідчій, експертній та судовій практиці поняття «аварійна обстановка» розглядається як матеріальний субстрат дорожньо-транспортного делікту з урахуванням того, що її результатом є настання суспільно небезпечних наслідків. В аварійній обстановці водій не має технічної можливості запобігти настанню таких наслідків, адже опинившись в ній він позбавлений можливості діяти усвідомлено, оскільки

його поведінка носить автоматичний, рефлекторний характер, а тому вона не підлягає правовій оцінці. Отже діяти «вимушено» означає виконувати щось проти бажання, потреби, що, на наш погляд, хоча й виглядає синонімічно, проте зовсім не еквівалентно підсвідомій поведінці. Адже, якщо особа виконує щось вимушено, це не означає позбавлення її поведінки усвідомленого та вольового характеру, більш того, така поведінка може бути оцінена як протиправна, тобто така, що не виключає кримінальну відповідальність.

Натомість співзаподіянням є ситуації, за яких суспільно небезпечні наслідки виникають у результаті взаємозв'язку і взаємообумовленості необережної поведінки декількох осіб. Такими є обставини, коли два або більше водіїв механічних транспортних засобів внаслідок порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту створили аварійну обстановку, в якій жоден з них вже не в змозі запобігти настанню суспільно небезпечних наслідків, за спричинення яких вони обґрунтовано підлягають кримінальній відповідальності.

Чергова трагедія в Україні показала реальність небезпечності співзаподіяння у необережному злочині. Так, 18 жовтня 2017 року о 20:43 год. водій Дронов, керуючи автомобілем «Volkswagen Touareg», рухався по пл. Конституції з боку вул. Римарської у напрямку перехрестя вул. Сумської та пров. Мечникова у м. Харкові, зупинився перед зазначеним перехрестям за світлофором на забороняючий рух червоний сигнал. Після чого, діючи необережно, відновив рух автомобіля на забороняючий рух транспорту червоний та жовтий сигнал світлофора та почав перетинати перехрестя у вказаному напрямку, не переконавшись у безпеці своїх дій, проявив неухважність, своєчасно не виявив небезпеку, що являв собою автомобіль «Lexus RX 350» під керуванням водія Зайцевої, яка рухалась по пл. Конституції справа наліво по ходу руху його автомобіля, не зменшив швидкості аж до зупинки транспортного засобу, внаслідок чого сталося зіткнення вказаних автомобілів.

У цей же час Зайцева, керуючи автомобілем «Lexus RX 350», рухалась по пл. Конституції з боку вул. Короленка у напрямку вул. Сумської, наближаючись до перехрестя вул. Сумської та пров. Мечникова з перевищенням дозволеної швидкості для руху (не менше 80 км/год), діючи необережно, не вжила своєчасних заходів для зменшення швидкості руху транспортного засобу аж до його зупинки, при включенні для неї жовтого, а потім червоного забороняючих рух сигналів світлофору, в'їхала на перехрестя, де відбулося зіткнення з автомобілем Дронова. Від зіткнення автомобіль «Lexus RX 350» виїхав на тротуар, де відбувся наїзд на пішоходів. Внаслідок дорожньо-транспортної події загинуло шість пішоходів, трьом іншим потерпілим було заподіяно тяжкі тілесні ушкодження та ще трьом тілесні ушкодження середньої тяжкості.

Згідно з вироком суду водій Дронов своїми діями грубо порушив вимоги п.п. 8.7.3 (є), 8.10, 10.1 Правил дорожнього руху (далі – ПДР), а водій Зайцева грубо порушила п.п. 8.7.3 (г) та (е), 8.10, 8.11 та 12.4 ПДР. Зазначені порушення вказаних водіїв знаходиться в причинному зв'язку з виникненням даної дорожньо-транспортної події та її наслідків [14].

Суд обґрунтовано визнав обох водіїв винними у злочині, передбаченому ч. 3 ст. 286 КК України. На наш погляд, наведений висновок суду у даному випадку є беззаперечним. При цьому у вироку констатується, що саме «спільні, протиправні, винні дії водіїв Дронова і Зайцевої з рівним ступенем участі призвели до вищезазначених суспільно небезпечних наслідків». Констатація судом спільності вчинення вказаного діяння обома підсудними, а також їх винності у кримінальному правопорушенні, передбаченому ч. 3 ст. 286 КК України, показує не лише визнання судом існування на практиці співзаподіяння у необережному злочині, але й свідчить про те, що це юридично виважене, відповідальне і своєчасне рішення правосуддя слугуватиме більш активній імплементації в кримінально-правову теорію і кримінальне законодавство положень інституту співзаподіяння у необережному злочині. У цьому контексті ми поділяємо філософську думку

про те, що практика є вище теоретичного пізнання, оскільки вона має не лише перевагу всезагальності, але й безпосередньої дійсності.

Безумовно, що обсяг публікації не дозволяє навести інших прикладів співзаподіяння у зазначених злочинах, проте проведений нами аналіз злочинів, розглянутих судами в останні роки, показує, що це кримінально-правове явище знаходить свій статистичний прояв в одному зі ста кримінальних проваджень, кваліфікованих за статтею 286 КК України.

Таким чином, ми переконані, що співзаподіяння у злочині – це реальне явище, яке поряд зі співучастю потребує врегулювання у кримінальному законі питань відповідальності, кваліфікації, призначення та індивідуалізації покарання за злочини, вчинені з необережності. Співзаподіяння має передбачати відповідальність за необережну спільну участь декількох суб'єктів у вчиненні необережного злочину, серед яких найбільш типовими є порушення правил безпеки у різних галузях матеріального виробництва, зокрема у сферах функціонування транспорту, інших об'єктів критичної інфраструктури, охорони праці та техніки безпеки, що спричиняють з необережності істотну шкоду, передбачену кримінальним законом.

Отже, у теоретико-прикладному плані в кримінальному праві та кримінальному законодавстві існує необхідність дослідження співзаподіяння у необережному злочині, а саме: доктринальних засад співзаподіяння; поняття співзаподіяння у злочині, його ознак, меж, ролі та значення; підстав кримінальної відповідальності; форм необережного співзаподіяння; видів учасників співзаподіяння; відмежування співзаподіяння від інших форм злочинної поведінки; розмежування співзаподіяння і співучасті; особливостей відповідальності співзаподіювачів і індивідуалізації їх покарання; системи норм, що становлять інститут співзаподіяння у необережному злочині.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Колоколов Г. О соучастии в преступлении. М.: Университетская тип., 1881. 210 с.
2. Цит. за: Энциклопедия уголовного права. Т. 6. Соучастие в преступлении. Издание проф. Малинина. СПб ГКА, СПб., 2007. 564 с.
3. Шаргородский М. Д. Некоторые вопросы учения о соучастии. *Правоведение*. 1960. № 1. С. 84–97.
4. Трайнин А. Н. Учение о соучастии / Институт права АН СССР. М.: Юрид. изд-во НКЮ СССР, 1941. 160 с.
5. Цит. за: Лапухин М. М. Вторичная преступная деятельность: понятие, виды, проблемы квалификации, криминализации и пенализации. М.: Волтерс Клувер, 2006. 240 с.
6. Таганцев Н. С. Русское уголовное право. Лекции. Часть общая. В 2 т. Т. 1. М.: Наука, 1994. 380 с.
7. Харитоновна И. Р. Неосторожное сопричинение в советском уголовном праве: автореф. канд. юрид. наук. 12.00.08. Свердлов. юрид. ин-тут им. Р. А. Руденко. Свердловск, 1985. 16 с.
8. Гончаренко С. Про поняття необережного співзаподіяння. *Радянське право*. 1989. № 10. С. 63–65.
9. Статтю коментує професор Харківського юридичного інституту М. І. Бажанов. *Радянське право*. 1989. № 10. С. 66–67.
10. В судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда СССР. *Бюллетень Верховного Суда СССР*. 1987. № 3. С. 38.
11. Горбуза А., Сухарев Е. О квалификации дорожно-транспортных преступлений. *Советская юстиция*. 1980. № 8. С. 26–28.
12. Коржанський М. Й., Мисливий В. А. Кваліфікація автотранспортних злочинів. К.: Юрінком, 1996. 80 с.
13. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті. Постанова Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 р. із змінами № 14. URL: [http://www.scourt.gov.ua/clients/vsu/vsu.nsf/\(documents\)/C89F42877F560775C2257B33004F5A69](http://www.scourt.gov.ua/clients/vsu/vsu.nsf/(documents)/C89F42877F560775C2257B33004F5A69).
14. Справа № 640/1664/18 н/п 1-кп/640/224/19. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/80092400>.