

На жаль, діяльність ДАІ на дорогах в основному спрямована не на регулювання і попередження правопорушень, а на їх припинення, з метою притягнення водія до адміністративної відповідальності, а іноді і з метою отримання незаконної винагороди за зловживання своїми обов'язками. Ці факти неодноразово виявлялися при проведенні різних відомчих перевірок. Цікаво наступне порівняння. У багатьох зарубіжних країнах поліція спеціально йде на те, щоб створити видимість присутності на дорогах як можна більшого числа співробітників, що регулюють рух. З цією метою на шляхах виставляються навіть манекени поліцейських, тоді як в нашій країні справжні співробітники ДАІ намагаються, щоб водії їх не помічали. У порівнянні з іншими країнами, в Україні також є позитивний досвід. Зокрема, на в'їзді до країни працівники автомобільної інспекції вручають іноземним водіям, які перетинають кордон пам'ятки з картою, де спеціальними знаками позначені найнебезпечніші ділянки автодоріг, оптимальні шляхи дотримання, а також вітання водіям. Ці заходи не лише попереджають автоподії, але і викликають повагу і довіру до працівників державної автомобільної інспекції.

Таким чином, виходячи з аналізу діяльності основного суб'єкта профілактичної діяльності – ДАІ порівняно з зарубіжним досвідом можна зробити висновок, що основним напрямком діяльності ДАІ при регулюванні дорожнього руху являється спрямованість на притягнення до відповідальності за порушення правил дорожнього руху. Поза сумнівом, це є одним із стримуючих чинників недопущення більш тяжких наслідків, що оцінюються кримінальним кодексом як злочин, проте більш виправданим, на наш погляд, являється підхід, спрямований на недопущення здійснення не лише кримінально караних, але і адміністративних правопорушень.

Лихова С. Я.,
д.ю.н., професор,
Багіров С. Р.,
к.ю.н.,

Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

СУДОВА ПРАКТИКА ЩОДО ПРАВОВОЇ ОЦІНКИ СТАНУ СП'ЯНІННЯ СУБ'ЄКТІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗЛОЧИНІВ

У сучасній практиці судового розгляду кримінальних справ про транспортні злочини, вчинені суб'єктом у стані сп'яніння, склалися дві суперечливі тенденції. Одні судді вважають, що стан сп'яніння суб'єкта транспортного злочину є ознакою складу злочину, оскільки відповідні диспозиції кримінально-правових норм є бланкетними і відсилають до Правил дорожнього руху [1], в яких міститься заборона керувати транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння або перебуваючи під впливом наркотичних чи токсичних речовин (пп. "а" п. 2.9 Правил). Дотримуючись думки, що ця ознака впливає на кваліфікацію, вони акцентують на неможливості подвійно враховувати її на підставі положень ч. 4 ст. 67 КК України.

На думку інших суддів, чинне кримінальне законодавство не містить приписів, які б забороняли враховувати у наведених випадках стан сп'яніння у якості обставини, що обтяжує покарання.

Основне питання цієї праці може бути сформульоване в такий спосіб: чи може враховуватися судом у якості обставини, що обтяжує покарання, вчинення злочину особою, що перебуває у стані алкогольного сп'яніння або у стані, викликаному вживанням наркотичних або інших одурманюючих засобів, якщо ця обставина врахована як ознака об'єктивної сторони злочину проти безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту?

При підготовці цих тез нами було здійснено комплексне вивчення наукової літератури, аналіз чинного законодавства України з урахуванням практики його застосування. Висновки, що пропонуються, ґрунтуються на усталених положеннях вітчизняної кримінально-правової доктрини.

Відповідно до п. 3 постанови Пленуму Верховного Суду України № 14 "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" від 23 грудня 2005 р., при розгляді справ про злочини, відповідальність за які встановлено статтями 286 – 288, 415 КК, слід мати на увазі, що диспозиції сформульованих у них норм – бланкетні. У зв'язку з цим суди повинні ретельно з'ясовувати і зазначати у вироках, у чому саме полягали названі у перелічених статтях порушення; норми яких правил, інструкцій, інших нормативних актів не додержано; чи є причинний зв'язок між цими порушеннями та передбаченими законом суспільно небезпечними наслідками.

Проте, слід підкреслити, що з'ясування зазначених ознак та обґрунтування їх у вироках передуює чіткому розмежуванню судами об'єктивних і суб'єктивних елементів складу злочину в цілому.

Названі у згаданій вище постанові порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту, суспільно небезпечні наслідки та причинний зв'язок між ними належать до ознак об'єктивної сторони злочину.

Відповідно до засад теорії кримінального права, об'єктивна сторона становить собою зовнішню сторону злочину, на відміну від суб'єктивних елементів (суб'єкта та суб'єктивної сторони), що характеризують склад злочину із внутрішнього боку.

Особливість причинного зв'язку у автотранспортних злочинах полягає у тому, що він встановлюється не між будь-якими діями водія та наслідками, а лише між такими діями (бездіяльністю), що утворюють порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту.

Перебіг причинного зв'язку у автотранспортних злочинах відбувається, зазвичай, у такій послідовності:

- 1) порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту;
- 2) виникнення небезпеки для руху (небезпечної дорожньої обстановки);
- 3) виникнення аварійної дорожньої обстановки;
- 4) виникнення дорожньо-транспортної пригоди (наїзд, зіткнення тощо);

5) настання наслідків у вигляді тілесних ушкоджень відповідного ступеня тяжкості або смерті потерпілої особи.

Суспільно небезпечні наслідки з об'єктивної сторони породжуються таким порушенням правил безпеки, що безпосередньо призводить до дорожньо-транспортної пригоди (наїзду, зіткнення, перекидання тощо). Стан сп'яніння водія, хоча і загрожує безпеці дорожнього руху, проте проявляється у злочині, передбаченому ст. 286 КК України, через певне порушення правил безпеки дорожнього руху, яке з об'єктивної сторони потенційно здатне спричинити дорожньо-транспортну пригоду. В багатьох ситуаціях стан сп'яніння водія може і не призвести до дорожньо-транспортної пригоди.

Порушення, передбачене пп. "а" п. 2.9 Правил дорожнього руху (керування транспортним засобом у стані сп'яніння), належить до характеристики стану свідомості та волі суб'єкта злочину, тобто, до внутрішніх характеристик складу злочину, у зв'язку з чим визнання порушення цього підпункту Правил дорожнього руху (далі – ПДР) ознакою об'єктивної сторони злочину є необґрунтованим.

Отже, стан сп'яніння водія транспортного засобу як порушення п.п. "а" п. 2.9 ПДР хоча і необхідно доводити у судовому розгляді, проте не можна вважати ознакою об'єктивної сторони злочину, що впливає на кваліфікацію. З наукової точки зору стан сп'яніння є суб'єктивною умовою, що призводить до виявлення в об'єктивному світі іншого порушення правил безпеки дорожнього руху, яке і необхідно визнавати ознакою об'єктивної сторони транспортного злочину. Тому не відбувається подвійна юридична оцінка однієї і тієї самої обставини – стану сп'яніння суб'єкта злочину – у випадках, коли суд визнає цей стан обставиною, що обтяжує покарання за злочин, передбачений ст. 286 КК України.

Література

1. Правила дорожнього руху [Електронний ресурс] : затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>

2. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та ек-

сплуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті [Електронний ресурс] : Постанова Пленуму Верховного Суду України № 14 від 23 грудня 2005 р. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05>

3. Про практику призначення судами кримінального покарання [Електронний ресурс] : Постанова Пленуму Верховного Суду України № 7 від 24 жовтня 2003 р. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0007700-03>

УДК 343.98:656.7.08 (043.2)

Мотлях О. І.,
к.ю.н., доцент,
Болотна Я. В.,
студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

МІСЦЕ КРИМІНАЛІСТИЧНИХ ВЕРСІЙ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ

Основною діяльністю цивільної авіації була і залишається гарантована безпека польотів повітряних суден, перевезення пасажирів та вантажів відповідно до міжнародних договорів та Конвенцій. Це входить до комплексної підсистеми всієї авіаційно-транспортної системи, яка направлена на створення безпроблемних авіаперевезень без загрози життю та здоров'ю громадян.

Відповідно до Конвенції з міжнародної цивільної авіації, авіаційна подія – це та, що пов'язана з польотом пасажирів на літаку, з моменту, коли пасажир ступив на борт корабля з наміром летіти на ньому, і до моменту, коли всі пасажирів залишили літак, але в результаті такого польоту пасажир загинув або був поранений за таких обставин:

- знаходження його в літаку;
- прямого контакту з будь-якою частиною літака, включаючи частини, що відірвалися (відпали) від нього;
- падіння літака на землю (його катастрофи) [1, с. 526].

Серед країн СНД Україна займає одне з перших місць щодо підвищення небезпеки польотів. За кілька перших років незалежності сталося 45 авіаційних подій, з них 13 катастроф [3, с. 20].

Залежно від способу вчинення злочинів, які скоюються на авіатранспорті, можна виділити наступні групи:

- незаконне захоплення повітряного судна або набуття контролю над ним;
- акти саботажу або диверсії, спрямовані на пошкодження чи знищення повітряного судна, екіпажу, пасажирів;
- необережні авіатранспортні злочини.

На сьогоднішній день досить популярними є саме необережні авіатранспортні злочини, які супроводжуються загибеллю пасажирів та екіпажу повітряного судна. Розслідування таких авіаподій розпочинається з часу отримання повідомлень про подію і до моменту затвердження акту уповноваженою слідчою комісією про отримані результати. Одночасно встановлення та дослідження причин авіакатастрофи, з метою з'ясування всіх обставин справи, що дозволяє виробити рекомендації протидії чи запобігання таким випадкам у майбутньому.

Організація та планування розслідування зазначених злочинів включає в себе цілий комплекс заходів в тому числі і процесуальних, які дають можливість об'єктивно, всебічно і повно дослідити пригоду, що сталася.

Чільне місце в організації та плануванні належить криміналістичним версіям. Один із основоположників теорії версіювання вчений-криміналіст Б.М. Шавер наголошував, що криміналістична версія є припущенням слідчого, яке ґрунтується на матеріалах справи, і розкриває характер злочину, мотиви та спосіб його вчинення [2, с. 28].

Тобто, формування криміналістичних версій відбувається на підставі фактичних даних про обставини справи. Зокрема, при розслідуванні необережних повітряних злочинів можна висунути наступні криміналістичні версії:

- падіння повітряного судна з людьми на борту, що відбулося з причини порушення експлуатації авіаційної техніки;
- допущення помилок наземних служб, які контролюють політ літального апарату на борту з людьми чи окремого екіпажу, що пе-