

Кондратенко В. М.,
старший викладач,

Кіровоградський інститут розвитку людини, м. Кіровоград

СПЕЦІАЛЬНО-КРИМІНОЛОГІЧНІ ЗАХОДИ ПОПЕРЕДЖЕННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ЗЛОЧИНІВ

У цілому слід визнати, що в нашій країні система заходів попередження автотransпортних злочинів побудована на заходах тактичних і оперативних (вплив на людину), тоді як в зарубіжній практиці впливу на необережну злочинність акцент робиться на розвиток стратегічних заходів. У комплекс індивідуальних заходів з попередження транспортної злочинності входять: підвищення рівня професійної підготовки водіїв, підвищення їх кваліфікації, виховання почуття поваги до інших учасників руху.

До індивідуальних заходів організаційного характеру варто віднести і ті, які спрямовані на підвищення рівня професійної підготовки не лише молодих водіїв, але і тих осіб, які, маючи водійське посвідчення, не мають достатнього досвіду керування автомобілем. До ідеологічних заходів, здійснюваних у сфері індивідуального попередження дорожньо-транспортної злочинності слід віднести підвищення рівня правосвідомості і дисциплінованості водіїв. Виходячи з нашого дослідження, на сьогоднішній день рівень переконаності в дотриманні правил дорожнього руху у водіїв в основному заснований на збереженні власного життя і безпеки, ніж повазі до життя і власності інших осіб. Так, як вже згадувалося раніше, більшість водіїв визнали, що від порушення правил дорожнього руху їх стримує в першу чергу, наявність співробітника державної автоінспекції, турбота про власну безпеку і безпеку своїх пасажирів, а вже потім забезпечення збереження життя, здоров'я і майна інших осіб. Багато водіїв вважають невинуватною велику кількість заборонних знаків і обмеження швидкісного режиму в деяких частинах міста. Проте на питання "Як ви відноситеся до обговорюваної проблеми про дозвіл вживання спиртного за кермом і чому"? 80% водіїв висловилися проти зняття заборони вживання невеликої кількості спиртних напоїв

за кермом, але при обґрунтуванні своєї думки відповіли, що в нашій країні немає почуття міри у вживанні спиртного і вони не хотіли б стати жертвою п'яного водія. Таким чином, навіть водії, що вчинили винні правопорушення, потенційними порушниками правил дорожнього руху вважають не себе, а інших осіб. На жаль, ідеологічні заходи сьогодні малоефективні на тлі загальної аморальності суспільства, панування грошей і переконаності багатьох водіїв в пріоритеті в русі за рахунок дорогих автомобілів.

Особливості попередження необережної злочинності на індивідуальному рівні полягає в тому, що інколи її методи не устигають за злочиним. Звідси умовою ефективності профілактики транспортних злочинів повинна стати постійна взаємодія різних відомств і правоохоронних органів. Проте, в цьому напрямі ефективним є вплив як на конкретного водія, так і на третіх осіб, що впливають на безпеку дорожнього руху. У зв'язку з цим, на думку багатьох учених, яке ми, поза сумнівом, підтримуємо, велике значення в системі попередження необережних злочинів загалом, і дорожньо-транспортних злочинів, зокрема, займають заходи віктимологічної профілактики. Як було вказано раніше, в систему попередження злочинності і її окремих видів входять суб'єкти профілактики. До суб'єктів профілактики, на різних рівнях, як правило відносять законодавчі органи, органи виконавчої влади, судову систему, громадські організації, освітні і медичні установи тощо. Проте головне місце в системі суб'єктів з попередження займає Державна авто інспекція. На неї покладені наступні спеціальні заходи профілактики: регулювання руху транспорту і пішоходів; виявлення і припинення порушень правил дорожнього руху; нагляд за технічним станом транспорту; реєстрація і облік автотransпортних засобів; облік і аналіз дорожньо-транспортних злочинів, причин і умов їх виникнення, а також вжиття заходів з їхнього усунення; застосування до порушників встановлених законом заходів впливу; організація і проведення агітаційно-пропагандистської роботи.

Діяльність підрозділів ДАІ має бути спрямована на здійснення загальних профілактичних заходів: забезпечення доріг інформаційно-вказівними знаками, що сприяють безпечному руху транспорту; якісна підготовка водіїв, своєчасне підвищення їх кваліфікації.

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.