

Перекритими тут виявляються тільки сліди першої задньої осі тривісних автомобілів, тому вивчення слідів краще проводити на місці, де транспортний засіб робив маневр. Для визначення типу й виду транспорту визначаються кількість пар коліс, що залишила сліди, кількість осей і ширина колії для кожної осі, а якщо колеса спарені, то ширина колії для зовнішньої пари й внутрішньої.

Таким чином, неможливо не відзначити роль трасології в розслідуванні злочинів. Коли підозрюваний покидає місце вчинення злочину, за допомогою трасології можливо визначити, кому належав транспортний засіб, а отже і знайти підозрюваного. У випадках, коли підозрюваний взагалі втік із місця вчинення злочину разом із своїм транспортним засобом – по слідах, залишених транспортним засобом, можливо визначити вид транспортного засобу, його марку, модель тощо.

Література

1. Салтевський М. В. Криміналістика: підручник / М. В. Салтевський. – Х.: Право, 2012. – 342 с.
2. Перлина С. И. Информационный сборник. Методы экспертного исследования. Транспортно-трассологические исследования / С. И. Перлина. – Х.: Право, 2006. – 332 с.
3. Клименко Н. И. Судовая экспертология: курс лекцій для студ. юрид. спец. вищ. навч. закл. / Н. И. Клименко. – К.: Ін Юре, 2007. – 528 с.

УДК 343.3/.7

Сіроченко Т. В., Протопопов М. О., студенти,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Лихова С. Я., д.ю.н., професор

КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ, НОРМ І СТАНДАРТІВ, ЩО СТОСУЮТЬСЯ УБЕЗПЕЧЕННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ (ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ)

Сьогодні, як засвідчує світова практика, запобігання порушень убезпечення дорожнього руху неможливе без відповідних наукових досліджень та розробки комплексу правових заходів вирішення цієї проблеми. Втім, в Україні поки що не вироблено єдиної державної політики гарантування безпеки дорожнього руху, спостерігається брак системності думок, ідей, понять та їх узагальнення. Практика правозастосовних органів показує, що вони мають певні труднощі в застосуванні норм про кримінальну відповідальність за злочини, передбачені ст. 288 КК України. Зумовлено це низкою факторів, до яких

належать недоліки в конструюванні норми, передбаченої ст. 288 КК України. Ряд проблем, зокрема предмет, об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єкт та суб'єктивна сторона злочину, склад якої передбачений у диспозиції ст. 288 КК України, відмежування цього складу злочину від суміжних й аналогічного адміністративно-правового делікту та кваліфікація (у разі необхідності за сукупністю складів злочину) залишаються дискусійними.

Дану проблему необхідно розглядати стосовно складоутворюючих ознак злочину, склад якого передбачений у диспозиції ст. 288 КК України, та відповідних складів злочинів іноземних держав. Це допоможе найбільш повно показати співвідношення законодавства України (ст. 288 КК України) з відповідними статтями кодексів зарубіжних держав, а також виявити певні проблеми, які належить вирішити законодавцю України з метою вдосконалення диспозиції ст. 288 КК України.

Так, згідно зі ст. 288 КК України, основним безпосереднім об'єктом цього злочину є суспільні відносини, що забезпечують дотримання правил, норм і стандартів дорожнього руху. Додатковим безпосереднім об'єктом цього злочину можуть бути відносини, що забезпечують умови з охорони життя, здоров'я або власності. Натомість, відповідно до ст. 124 КК Японії об'єкт складають відносини, що виникають в результаті руйнування або загороджування наземного шляху або моста.

Щодо предмета складу злочину, передбаченого ст. 288 КК України, є: 1) автомобільні дороги; 2) споруди на них; 3) шляхи сполучення; 4) залізничні переїзди [2, с. 821]. Натомість у ст. 124 КК Японії предметом є наземний шлях або міст [1, с. 86-87]. Тому необхідно зазначити, що більш вдале описання предмета цього злочину все ж таки за законодавством України.

Об'єктивна сторона досліджуваного складу злочину за КК України характеризується: 1) діяння – проектування транспортних об'єктів з відступами від вимог безпеки для даної категорії доріг (недотримання радіусів закруглення, подовжнього і поперечного профілів, осьового навантаження, пропускної здатності та міцності мостів та належної якості), спорудження з відхиленнями від проекту чи взагалі без належної проектної документації тощо; 2) будівництво із порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху; 3) реконструкція шляхових споруд [2, с. 821]. За законодавством Японії – об'єктивна сторона зазначається як руйнування або загороджування наземного або водного шляху або моста [1, с. 86-87].

Що стосується суб'єкта злочину, то у ст. 288 КК України суб'єкт спеціальний. А саме: 1) особи, відповідальні за будівництво, експлуатацію, ремонт чи утримання транспортних об'єктів, тобто працівники, на яких покладено спеціальні обов'язки в цій сфері наказом

або розпорядженням чи які виконують такі обов'язки, виходячи з обійманої посади (начальник шляхової експлуатаційної дільниці, головний інженер проекту тощо); 2) особи, які виконують такі роботи, причому як безпосередні виконавці (бульдозеристи, водії піскорозкидальних машин, машиністи асфальтоукладників), так і керівники відповідних робіт (майстри, бригадири, начальники дільниць) [2, с. 821]. Можна також констатувати, що суб'єктами складу злочину, передбаченого у диспозиції ст. 124 КК Японії, є службова, приватна та неслужбова особа [1, с. 86], тобто як загальний, так і спеціальний суб'єкт злочину.

На основі порівняльно-правового дослідження можна дійти висновків, які мають вагоме значення для законотворчої діяльності, для теорії кримінального права та практики застосування ст. 288 КК України: 1) у більшості випадків за кримінальним законодавством зарубіжних країн склади злочинів, що передбачають відповідальність за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху, побудовані за описанням об'єктивної сторони як злочини з формальним складом; 2) за кримінальним законодавством деяких зарубіжних країн криміналізовані лише окремі дії, що значно і необґрунтовано обмежують відповідальність за порушення забезпечення дорожнього руху; 3) важливе значення має максимальна формалізація наслідків порушення забезпечення дорожнього руху.

Література

1. Уголовный кодекс Японии. Законодательство зарубежных стран. / науч. ред. А. И. Коробеева; [пер. с японского В. Н. Еремина]. – СПб: Юрид. центр Пресс, 2002. – 224 с.

2. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. – 6-те вид., перероб. та доп. – К.: Юридична думка, 2009. – 1233 с.