

видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачу), а замовник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. Виходячи з цього можна констатувати, що договір перевезення вантажу авіаційним транспортом є двостороннім, реальним і оплатним.

Література

1. Безлюдько І. О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 / І. О. Безлюдько. – К., 2005. – 20 с.

УДК 343.85(043.2)

Деркач С. І., студент,

Львівський державний університет внутрішніх справ, м. Львів

Науковий керівник: Парасюк Н. М., к.ю.н., доцент

ДЕЯКІ АСПЕКТИ КРИМІНОЛОГІЧНОЇ ПРОТИДІЇ ТРАНСПОРТНИМ ЗЛОЧИНАМ

Невід'ємною складовою індустріалізації суспільства є зростання транспортних потоків. Негативними супутниками цих процесів є збільшення транспортних пригод, підвищення травматизму та відповідно збільшення кількості злочинних порушень правил, які визначають безпеку дорожнього руху та експлуатації транспорту. Всі ці обставини свідчать про те, що однією із актуальних проблем для нашої держави на сьогодні є протидія транспортним злочинам. Важливим аспектом цієї діяльності є проведення віктимологічного та кримінологічного дослідження кримінально-правових норм, які передбачають відповідальність за транспортні злочини. В кримінології транспортні злочини відносять до необережної злочинності. Стверджується також, що «з розвитком виробничої і технічної інфраструктури, подальшою механізацією і автоматизацією виробництва, впровадженням нових сучасних технологій та, як правило, розширенням у КК України переліку складів злочинів, що передбачають необережну форму вини, структура цих злочинів у подальшому буде змінюватися» [1, с. 357].

Діяльність органів державної влади у сфері протидії транспортним злочинам включає в себе правові, соціальні, організаційні, управлінські та інші заходи. На сьогодні у нас фактично відсутня система організаційно-планових та інженерних заходів в галузі удосконалення організації руху транспорту та пішоходів в населених пунктах. Застосовувані заходи носять

епізодичний характер. Не визначено повноваження щодо проведення заходів, спрямованих на покращення транспортного руху.

До основних об'єктивних причин транспортних злочинів слід відносити: недоліки у конструкторських особливостях більшості транспортних засобів; низький рівень організації дорожнього руху, який включає недоліки у засобах регулювання; діяльність інших учасників дорожнього руху та третіх осіб; прогалини та колізії в нормативно-правовій базі, яка регламентує організацію дорожнього руху; неналежний стан доріг; багаточисельність приватних шкіл, які не забезпечують якісну підготовку водіїв тощо. Серед основних детермінант транспортних злочинів суб'єктивного характеру можна виділити низький рівень загальної культури та правосвідомості водіїв; керування транспортним засобом у стані сп'яніння; недостатній рівень знань, умінь та навиків керування транспортним засобом; легковажність, безпечність, нехтування правилами безпеки дорожнього руху тощо. Визначення усіх причин та умов транспортних злочинів, а також виявлення ступеня впливу цих детермінант, має особливе значення для протидії транспортним злочинам. У зв'язку з цим є необхідність у врахуванні кримінологічно важливої інформації для вироблення таких заходів.

У науковій літературі відзначається, що «ефективними у протидії необережним злочинам, пов'язаним з порушенням правил безпеки дорожнього руху та попередження їх суспільно-небезпечних наслідків є вдосконалення засобів так званої «пасивної безпеки», що застосовуються в транспортних засобах і на дорогах (наприклад, ремені та подушки безпеки, травмобезпечні стійки дорожніх знаків, підвищення ефективності післяаварійних дій тощо). Пасивна безпека проявляється в період, коли водій, незважаючи на вжиті заходи безпеки, не може змінити характер руху автомобіля та запобігти ДТП» [2, с. 2].

Незважаючи на багатогранність проблем причин та умов, які сприяють транспортним злочинам, головним компонентом процесу організації дорожнього руху є людина, водій транспортного засобу. Статистика та судова практика показує, що переважна більшість усіх транспортних пригод вчиняється по вині водіїв. Головна причина пригод на дорогах – грубе порушення правил дорожнього руху.

Враховуючи все зростаючу проблему безпеки та експлуатації транспорту не можуть не виникати й питання посилення відповідальності за правопорушення у цій сфері діяльності, що закономірно пов'язано не тільки зі збільшенням строків покарання,

звуженням меж санкцій статей кримінального закону, про що уже сказано деякими авторами [3, с. 8], а й удосконаленням систематизації різних видів правопорушень та індивідуалізацією вини конкретних правопорушників [4, с. 6].

Діапазон правових аспектів попереджувальної діяльності є достатньо широким. У сфері транспортної діяльності вони мають надзвичайно важливе попереджувальне значення. При цьому розширення правових норм щодо протидії транспортним злочинам потребує забезпечення їх фактичного виконання. Поясненням цьому є те, що транспортні злочини допускаються не лише в силу антисоціальної установки певної особистості, але й в результаті недостатньої інформації, малоефективного переконання, відсутності необхідного контролю за безпекою дорожнього руху в цілому.

Отже слід підсумувати: протидія транспортним злочинам не може бути сферою діяльності виключно спеціальних державних органів. Необхідним є комплексний підхід, з метою реалізації якого, мають залучатися інші установи, а також громадськість. Відсутність координації запобіжної діяльності в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту негативно відображається на визначенні попереджувальних заходів. Вирішення цієї проблеми дозволить вживати ефективні заходи щодо протидії цього виду злочинності, одержувати повну та достовірну інформацію про стан справ у досліджуваній галузі.

Література

1. Лисодєд О. В. Необережна злочинність / О. В. Лисодєд // Вісник Асоціації кримінального права України. – 2016. – № 2 (7). – С. 355-357.
2. Книженко О. О. До питання протидії злочинам проти безпеки руху та експлуатації транспорту / О. О. Книженко // Політика в сфері боротьби зі злочинністю. – 2014. – С. 32-36.
3. Усатий Г. О. Кримінально-правове забезпечення безпеки на транспорті: шляхи удосконалення [Електронний ресурс] / Г. О. Усатий. – Режим доступу: http://ualpa.org.ua/files/2.paperusatiy_go.pdf.
4. Бантишев О. Ф. Окремі питання відповідальності за злочини проти безпеки руху чи експлуатації транспорту / О. Ф. Бантишев // Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». – 2015. – Вип. 3 (36). – С. 5-9.