

3. Українське кримінальне право. Загальна частина: підручник / за ред. В. О. Навроцького. – К.: Юрінком Інтер, 2013. – 712 с.

4. Кримінальне право України: Особлива частина: Підручник / М. І. Бажанов, Ю. В. Баулін, В. І. Борисов та ін.; За ред. проф. М. І. Бажанова, В. В. Сташиса, В. Я. Тація. – 2-е вид., перероб. і доп. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – 544 с.

УДК 343.3/.7 (043.2)

Гайдайчук І. В., студентка,
Інститут прокуратури і слідства,
Національний університет «Одеська юридична академія», м. Одеса
Науковий керівник: Колодін Д. О., к.ю.н., доцент

ДОВЕДЕННЯ ВИНИ ОСОБИ, ЩО ВЧИНИЛА ЗЛОЧИН, ПЕРЕДБАЧЕНИЙ СТАТТЕЮ 288 КК УКРАЇНИ «ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ, НОРМ І СТАНДАРТІВ, ЩО СТОСУЮТЬСЯ УБЕЗПЕЧЕННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ»

Сьогодні все частіше зустрічаються випадки, коли через неналежний стан автомобільних доріг стаються дорожньо-транспортні пригоди (далі ДТП), що нерідко супроводжуються одержанням потерпілим тілесних ушкоджень середньої тяжкості, важких тілесних ушкоджень, а іноді й смертю.

В Кримінальному кодексі України, а саме в ст. 288, передбачено кримінальну відповідальність за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху, вчинене особою, відповідальною за будівництво, реконструкцію, ремонт чи утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд, або особою, яка виконує такі роботи, якщо це порушення спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або смерть [1, с. 136]. Отже, суб'єктом даного злочину є особа:

1) відповідальна за будівництво, експлуатацію, ремонт чи утримання транспортного об'єкту, тобто працівник, на якого покладено спеціальні обов'язки в цій сфері наказом або розпорядженням чи який виконує такі обов'язки, виходячи з обійманої посади (начальник експлуатаційної дільниці автомобільної дороги, головний інженер проекту, інспектор безпеки руху тощо);

2) особа, яка виконує такі роботи, як безпосередній виконавець (бульдозерист, машиніст асфальтоукладника тощо) або як керівник відповідної роботи (майстер, бригадир, начальник дільниці).

Для притягнення такої особи до відповідальності необхідно довести існування об'єктивної сторони злочину, що включає в себе такі обов'язкові ознаки, як діяння, наслідки і причинний зв'язок між ними [2, с. 286]. Також необхідно встановити наявність вини відповідного суб'єкта.

В практичній діяльності склалось так, що довести вину відповідальної особи, або безпосереднього виконавця дуже важко. Найпершою перепорою стають працівники Дорожньої автомобільної інспекції (далі ДАІ), які частіше за все при складанні протоколу вказують причиною ДТП те, що водій не врахував дорожню обстановку та не вибрав безпечної швидкості руху, а отже він і є винним.

Дана ситуація є першим кроком до порушення такого принципу кримінального права як особиста відповідальність, який передбачає, що кримінальна відповідальність можлива лише за власні дії (бездіяльність).

Часто особа, яка немає спеціальних знань, потрапивши в ДТП не знає як діяти у відповідній ситуації і повністю покладається на працівників ДАІ, які не бажають з будь-яких причин складати протокол на орган, обов'язком якого є будівництво, реконструкція, ремонт чи утримання автомобільних доріг. Тому важливим для забезпечення належного розслідування ДТП та притягнення до відповідальності винних осіб є встановлення чітко визначеного переліку дій виконання яких залежить в тому числі й від потерпілих.

Головне завдання в даній ситуації – довести причино - наслідковий зв'язок між неналежною якістю дорожнього покриття чи інших недоліків утримання автомобільних доріг та ДТП. Для цього потрібно зібрати якомога більше доказів.

Необхідно з'ясувати яка саме організація відповідальна за дану частину дороги, адже майбутньому виписаний і оплачений дорожниками штраф буде доказом того, що дорожня служба визнала свою вину. Це спростить необхідність доведення вини дорожньої служби в судовому процесі.

Особа, що потрапила в ДТП має наполягати на тому, щоб інспектор ДАІ в протоколі зазначив, що в даному випадку має місце порушення правил, норм стандартів при утриманні доріг, невжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху чи позначення на дорогах місць проведення робіт, у випадку коли саме це стало причиною ДТП.

Правильне складання протоколу є важливим етапом огляду місця події оскільки надалі він стане одним із головних доказів вини дорожньої служби. Наприклад, щоб підтвердити наявність порушення стандартів при утриманні доріг, в протоколі має бути чітко зафіксовано, що, скажімо вибоїна, яка стала причиною ДТП, не відповідає допустимим показникам. Відповідно до п. 3.1.2 ДСТУ 3587-97 «Безпека дорожнього руху.

Автомобільні дороги, вулиці і залізничні переїзди»: гранична глибина окремих вибоїн не має перевищувати 6 см (для вулиць та доріг населених пунктів цей показник ще менший – 4 см). При цьому аварійно небезпечна ділянка має бути позначена відповідним попереджувальним знаком [3, с. 7].

Отже, лише у випадку, коли буде зібрано усі докази, які б підтвердили вину дорожньої служби (відповідним чином складений протокол ДТП, показання свідків, висновки проведених експертиз та інші), можна говорити про притягнення до відповідальності конкретної особи, відповідальної за будівництво, експлуатацію, ремонт чи утримання транспортного об'єкту, чи особи, котра виконує такі роботи, як безпосередній виконавець або як керівник відповідної роботи. Також варто зазначити, що відносно винної особи може бути застосована не лише кримінальна, а й цивільна відповідальність, яка буде полягати у відшкодування матеріальних збитків і моральної шкоди.

Література

1. Кримінальний кодекс України: чинне законодавство зі змін. та допов. станом на жовтень 2014 року: (офіц. текст). – К.: ПАЛИВОДА А.В., 2014. – 218 с.
2. Кримінальне право України: Особлива частина: Підруч. / М. І. Бажанов, В. Я. Тацій; За ред. М. І. Бажанова, В. В. Сташиса. – К.: Юрінком Інтер; Х.: Право, 2001. – 496 с.
3. ДСТУ 3587–97 Державний стандарт України / Безпека дорожнього руху / Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди / Вимоги до експлуатаційного стану [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://ukrama.com/files/DSTU3587-97UA.pdf>

УДК 343.3/.7 (043.2)

Грантовська Д. О., студентка,
Інститут підготовки кадрів для органів прокуратури України,
Національний юридичний університет ім. Ярослава Мудрого, м. Харків
Науковий керівник: Демидова Л. М., д.ю.н., доцент

ВИКОРИСТАННЯ АВТОТРАНСПОРТУ ДЛЯ ПЕРЕМІЩЕННЯ ПРЕДМЕТІВ КОНТРАБАНДИ ЧЕРЕЗ МИТНИЙ КОРДОН УКРАЇНИ: ПРОБЛЕМИ КРИМІНАЛІЗАЦІЇ

1. Законом України від 15. 11. 2011 р. декриміналізовано злочинне діяння – контрабанда товарів у великих розмірах, різновидом яких був і автотранспорт, проте використання автотранспорту залишилося найбільш поширеним засобом вчинення контрабанди як злочину.

Як свідчить судова практика, домінуючий мотив контрабанди – корисливість. У випадках незаконного переміщення предметів контрабанди,