

справах про вчинення розбійних нападів на водіїв автотранспортних засобів проявляється у використанні разом із загальними та індивідуальними планами розслідування допоміжних засобів планування: 1) схем структури злочинної групи; 2) схем злочинних зв'язків співучасників; 3) карток на підозрюваних із вказівкою епізодів злочину, що їм інкримінуються, наявності доказів тощо; 4) шахматних відомостей – таблиць, де поєднані вертикальні та горизонтальні графи (у горизонтальних перелічують підозрюваних, а у вертикальних – епізоди); 5) списків зв'язків підозрюваних; 6) мережевих графіків розслідування тощо.

Враховуючи викладене, можна зробити висновок, що планування як елемент окремої методики покликане покращити організацію розслідування розбійних нападів, вчинених на водіїв автотранспортних засобів. Із урахуванням вихідних даних, отриманих шляхом аналізу слідчої ситуації та версій, типових для даної категорії справ, слідчий планує свої дії, визначає їх систему, черговість і форми зв'язку з організаційно-технічними заходами та оперативно-розшукових заходів.

Література

1. Криміналістика: підручник / [В. Ю. Шепітько, В. Е. Коновалова, В. А. Журавель]; за ред. В. Ю. Шепітька. – [5-е вид., перероб. і доп.]. – Х.: Право, 2011. – 464 с.

2. Семьина Н. Б. Основы планирования и программирования следственной деятельности: автореф. дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / Н. Б. Семьина. – М., 2009. – 22 с.

3. Молибога А. А. Взаимодействие следственных и оперативно-розыскных органов в раскрытии и расследовании имущественных преступлений, совершаемых организованными группами: автореф. дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / А. А. Молибога. – Краснодар, 2009. – 31 с.

УДК 343.3/7

Власенко В., студент,
Миколаївський інститут права Національного університету
«Одеська юридична академія», м. Миколаїв
Науковий керівник: Козаченко О. В., д.ю.н., професор

ДЕЯКІ ПИТАННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ ЗЛОЧИННИХ ДІЯНЬ, ПОВ'ЯЗАНИХ З НАЇЗДОМ НА ПІШОХОДА

У сучасному світі транспорт став невід'ємною частиною життя кожної людини. Важко навіть уявити, яким би було життя за відсутності тих засобів транспортування, які існують сьогодні. Для одних людей «транспорт» – це можливість дістатися до роботи. Для других – це

предмет розкоші. Для третіх – це засіб заробітку на життя. Забувається лише той факт, що будь-який транспортний засіб є джерелом підвищеної небезпеки. Користуючись ним, особа, яка ним керує, ставить в можливу небезпеку себе і всіх оточуючих. В умовах урбанізації суспільства дорожній рух і експлуатація транспорту є дуже динамічним, насиченим, і в той же час небезпечним явищем. З посиленням ролі транспорту в житті людей, правовий нігілізм, неповага до інших учасників дорожнього руху призводять до виникнення дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), найпоширенішими видами яких є наїзд на пішохода, зіткнення транспортних засобів, наїзд транспортних засобів на перешкоду та перекидання транспортних засобів.

Вид і розмір шкоди, що спричиняється внаслідок ДТП, є досить різноманітними, а саме: 1) матеріальна шкода; 2) фізична шкода найчастіше у виді тілесних ушкоджень різного ступеня тяжкості; 3) моральна шкода.

В цілому для ДТП характерна необережна форма вини, у виді злочинної самовпевненості або злочинної недбалості, тобто водій при керуванні транспортним засобом передбачає настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння але легковажно (самовпевнено) розраховує на їх відвернення, або не передбачав настання суспільно небезпечних наслідків, хоча повинен був і міг їх передбачити.

Наїзд автомобіля на пішохода – один з найбільш спірних випадків дорожньо-транспортної пригоди, адже в більшості таких ДТП, кожний з його учасників вважає себе правим. Пішохід притримується позиції, що водій зобов'язаний у будь-якому випадку звільнити дорогу, так як пішохід завжди правий, і відповідальність несе водій, адже він керує джерелом підвищеної небезпеки. Водії притримуються наступної позиції: пішохід зобов'язаний переходити вулицю там, де це дозволено. Якщо ця вимога пішоходом не виконується, то він є порушником, і ніякої відповідальності за наїзд на нього водій нести не буде. Такі погляди є дуже поширеними, і вважаються вірними тими суб'єктами, які приймають участь в дорожньому русі, і залежать від тієї ролі, яку виконує кожна людина на дорозі. Звернувшись до Правил дорожнього руху України (далі – ПДД), вимальовується абсолютно інша картина.

Відповідно до п. 4.7 ПДД пішоходам дозволяється переходити проїзну частину по пішохідних переходах, а при їхній відсутності – на перехрестях по лініях тротуарів і узбіч [1]. При відсутності в зоні видимості пішохідного переходу дороги, що має не більш трьох смуг для руху у двох напрямках, дозволено переходити там, де вона добре проглядається в обидва боки, переконавшись у відсутності небезпеки. При цьому п. 4.16 ПДД визначає, що перевагу перед транспортним засобом пішохід має тільки на нерегульованому пішохідному переході, або при переході дороги на розв'язний сигнал світлофора або регулювальника.

Однак, згідно п. 4.14 ПДД, навіть там, де перехід дозволений, пішохід може виходити на проїзну частину тільки після того, як переконається у відсутності небезпеки для себе й інших учасників дорожнього руху [2].

У зв'язку з тим, що водій керує джерелом підвищеної небезпеки, то саме на нього покладається обов'язок по забезпеченню всіх необхідних умов для безпечного руху як по відношенню до себе, так і по відношенню до оточуючих людей. Але на практиці трапляються випадки, коли пішохід самотійно, чи-то умисно, чи з необережності, створює аварійну ситуацію, наслідком чого є потрапляння його під колеса автомобіля. І варто зазначити, що в більшості таких ситуацій водії не спроможні запобігти наїзду на такого недбалого пішохода.

Відповідальність за статтями 286, 415 Кримінального кодексу України настає незалежно від місця, де були допущені порушення правил безпеки дорожнього руху чи експлуатації транспорту – на проїзній частині, дворі, полі, чи іншій місцевості, де рух транспорту не заборонений [3].

Необхідно зауважити, що у відповідності п. 12.3 ПДД, при виникненні небезпеки для руху водій зобов'язаний негайно вжити заходів до зниження швидкості аж до зупинки транспортного засобу, або об'їхати перешкоду, не створюючи небезпеку для інших учасників дорожнього руху. Пішохід також підпадає під поняття «небезпека» для водія.

Тому при здійсненні кримінальних проваджень суду необхідно детально досліджувати всі обставини конкретної події – вину пішохода, дотримання водієм правил дорожнього руху, його можливості запобігти наїзду, які встановлюються за допомогою проведення експертиз і залученням спеціалістів.

При наїзді транспортом на пішохода, в діях водія вбачається склад злочину, передбачений ст. 286 Кримінального кодексу України, об'єктивна сторона якого полягає у порушенні правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ч. 1 ст. 286) [4]. Основним безпосереднім об'єктом злочину є безпека руху й експлуатації автомобільного та деяких інших видів транспорту, перелік яких наведений у примітці до ст. 286 КК України, а його додатковим обов'язковим об'єктом – життя і здоров'я особи [5, с. 84]. Об'єктивна сторона цього злочину завжди пов'язана з недотриманням вимог відповідних нормативних актів – правил безпеки руху та експлуатації транспортних засобів. Такі правила встановлені у законах та інших нормативно-правових актах, насамперед ПДД.

Також, при дослідженні обставин події, враховується обстановка вчинення злочину, яка характеризується тим, що діяння вчиняється в обстановці дорожнього руху, тобто в процесі пересування транспортних засобів. Тому не підпадають під ознаки злочину, передбаченого ст. 286 КК

України заподіяння шкоди під час ремонту транспортних засобів чи в ході виконання певних спеціальних робіт.

Ще однією обставиною, яку необхідно врахувати – це причинний зв'язок між діями і наслідками. При здійсненні кримінального провадження слід враховувати, що злочин вважається закінченим з моменту настання зазначених у ст. 286 КК України наслідків [6, с. 845].

Необхідно зазначити, що при призначенні покарання істотне значення має думка потерпілого щодо виду і розміру покарання, який необхідно призначити винуватцю ДТП. У випадку, коли водієм транспортного засобу, в повному обсязі відшкодовано матеріальні збитки та моральна шкода потерпілому, то суд може призначити мінімальне покарання, передбачене відповідною частиною ст. 286 КК України, а за частиною 1 взагалі може звільнити від кримінальної відповідальності (звільнення від кримінальної відповідальності в результаті примирення сторін або за наявності ознак дійового каяття). Як правило, у даній категорії кримінальних проваджень суди застосовують як додаткове покарання позбавлення права керувати транспортними засобами, але це питання вирішується у кожному конкретному випадку.

Виходячи із вищезазначеного, водій, що керує транспортним засобом, наїхавши на пішохода, вважається винним в будь-якій ситуації, так як він керує джерелом підвищеної небезпеки. Але в житті часто трапляються випадки, коли особа, що потрапила під автомобіль, сама є винною, зробивши це навмисно або з необережності. Тому уявляється, що дане питання потребує законодавчого врегулювання, надання більшої деталізації тих обставин, за якими можливо з упевненістю стверджувати про вину водія. Також наукової і технічної деталізації потребують методики розслідування дорожньо-транспортних пригод, які б надавали можливість максимально точно встановити всі обставини події. Як би це банально не звучало, але уникнути проблем і водіям, і пішоходам дозволить тільки взаємоповага один до одного. Дорога не допускає зайвих амбіцій та недбалості.

Література

1. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник. – 2001. – № 41. – Ст. 35.
2. Хто ж правий: водій або пішохід? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://udai-kiev.gov.ua/pages/Vody-abo-pshohd.htm>
3. 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: Постанова Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 р. № 14 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05>
4. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 р. № 2341-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25-26. – Ст. 131.

5. Матвійчук Я. В. До питання про об'єкт такого злочину, як порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту / Я. В. Матвійчук // Сучасні напрями теоретичних і прикладних досліджень – 2007: зб. матер. міжнар. наук.-практ. конф. – О.: Чорномор'я, 2007. – Т. 10. – С. 83-86.

6. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. – 7-ме вид., перероб. та допов. – К.: Юридична думка, 2010. – 1184 с.

УДК 343.241(043.2)

Градецька Є. А., студентка,
Інститут права імені Володимира Сташиса,
Класичний приватний університет, м. Запоріжжя
Науковий керівник: Денисова Т. А., д.ю.н., професор

ДОТРИМАННЯ ПРИНЦИПУ СПРАВЕДЛИВОСТІ ПРИ ПРИЗНАЧЕННІ ПОКАРАННЯ ЗА ЗЛОЧИНИ, ВЧИНЕНІ ПРИ ПОРУШЕННІ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

Будь-яка держава, що знаходиться на перехідному етапі свого розвитку, характеризується наявністю в ній кризових явищ практично в усіх галузях: політичній, економічній, соціальній. В той же час починається активне реформування законодавства, його зміна, доповнення та уточнення. На такому етапі знаходиться зараз і Україна, а тому дуже важливо, щоб ця реформація набула вірного напрямку, були враховані особливості, притаманні нашій державі, найсучасніші наукові дослідження та міжнародний досвід.

Принцип соціальної справедливості в останні роки став об'єктом вивчення багатьох вчених-юристів, оскільки його реалізація тісно пов'язана з формуванням правової держави, де верховенству закону надається провідне місце і де основою життя суспільства стають загальноновизнані людські цінності.

Відомо, що особливо гостро і жорстко проблеми соціальної справедливості виявляються при визнанні особи винною у вчиненні злочину та при призначенні покарання, а також при виконанні обвинувального вироку та відбутті покарання. Чи можна говорити, що діє принцип справедливості, коли ми стаємо свідками непоодиноких випадків визнання винним особи, яка вчинила дрібну крадіжку і засуджена до позбавлення волі, в той час коли мільярди викрадених коштів осідають за кордоном, а винних немає. Особливо гостро питання справедливого вироку й покарання постає при вчиненні злочинів, пов'язаних із порушенням правил безпеки руху або експлуатації транспорту. Тому