

Лабазюк О. В., студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ.
Науковий керівник: Багіров С. Р., к.ю.н., доцент

КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВЕ ДОСЛІДЖЕННЯ НОРМ ЩОДО КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

Кожен з нас є учасником дорожнього руху, незалежно від того ким він є – пішохід, пасажир або водій. Актуальність питання, що вивчається, полягає в тому, що порушення різноманітних правил в процесі експлуатації транспортних засобів, неякісний ремонт та обслуговування технічних систем транспорту може викликати аварії та катастрофи, в яких гинуть люди, знищуються матеріали, цінності. В числі різних заходів, спрямованих на зменшення небезпечності наслідків, які можуть настати в процесі руху транспортних засобів, важливе значення мають кримінально-правові. А саме забезпечення сильної нормативно-правової бази для регулювання подій на дорозі. Проте, на мою думку, чинні нормативно-правові акти потребують вдосконалення і детальної розробки.

Подальший розвиток цієї сфери кримінального права буде вдосконалюватись, адже кількість юристів-науковців, які цікавляться цим питанням, стає все більше і більше. Це продиктоване гострою необхідністю вдосконалення, конкретизації норм кримінального права, пов'язаних з порушенням законодавства на транспорті. Саме ці роботи змусять законодавця більше приділити уваги проблемам даної сфери права та удосконалити її законодавство.

За офіційною статистикою ДАІ у 2013 році в Україні було скоєно 28863 ДТП, а по статистиці за 2014 рік у період станом на 12 квітня 2014 року їхня кількість складає вже 5672 ДТП. У середньому за день внаслідок ДТП в Україні гине 8 осіб. Лише звернувши увагу на статистику в Україні, можна з впевненістю сказати, що нормативна база у злочинах щодо безпеки руху та експлуатації транспорту є далекою від ідеалу та потребує якнайбільш оперативнішого її удосконалення.

Сьогодні, коли потік машин збільшується, збільшується і кількість злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Проте для того, щоб вирішити питання кримінальної відповідальності за злочин, необхідно звернутися до його кваліфікації. Адже без правильної кваліфікації діяння неможливо застосувати справедливую міру покарання.

Перелік ознак діяння, які враховуються при кваліфікації, обмежений законом, рамками складу злочину. Проте за межами складу злочину є чимало інших ознак, обставин, які мають кримінально-правове значення – соціальна характеристика особи-суб'єкта злочину, склад його сім'ї, стан здоров'я, професія, певні обставини вчинення злочинного діяння. Тобто суб'єктивна сторона складу злочину повинна враховувати їх. Для цього існує судово-психологічна експертиза. Предметом судово-психологічної експертизи є питання про діяльність осіб, індивідуально-психологічні особливості яких не входять за межі норм, а у тих випадках, коли для вирішення якогось питання необхідно торкатися суміжних між психологією і психіатрією проблем, доцільним є проведення психолого-психіатричної експертизи. Особливий інтерес викликають висновки експертів-психологів щодо психічного стану водія у момент ДТП, оскільки разом зі стійкими індивідуально-психологічними особливостями психічний стан має вплив на перебіг усіх процесів, що беруть участь у забезпеченні діяльності водія.

При вирішенні питання щодо кримінальної відповідальності за вчинений злочин необхідно враховувати і технічний аспект, тобто об'єктивна сторона злочину, у сенсі причинно-наслідкових зв'язків між діями водія з керування транспортним засобом і фактом ДТП. А для цього має бути проведено дослідження експертом-автотехніком. Тобто, вирішення в експертній практиці питання про наявність причинно-наслідкових зв'язків між несправністю гальм, рульового управління, освітлення, ходової частини з фактом ДТП, можна буде правильно кваліфікувати злочин. Адже при вирішенні питання стосовно кримінальної відповідальності працівники правоохоронних органів найчастіше пов'язують вчинення злочину тільки з діями водія. А це не є правильним.

Необхідно вирішити й питання стосовно правильної кваліфікації злочинів, передбачених ст. 290 КК, оскільки злочин має глибоке коріння, що носить міжнародний характер. Тобто суспільна небезпечність його більша, оскільки вона посягає не тільки на економіку України, але й на рівень життя інших країн. Тому при кваліфікації злочину потрібно враховувати дуже багато факторів.

Література

1. Конституція України від 28 червня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
3. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України від 5 квітня 2001 року / За ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. – К. : Каннон, 2001. – 739-742 с.

4. 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 23.12.2005 № 14 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=v0014700-05>.

5. Коржанський М. Й. Кваліфікація злочинів. Навчальний посібник. Видання 2-ге. – К. : Атіка, 2002. – 640 с.

6. Мельничок В. Судово-психологічна експертиза учасників подій, пов'язаних із використанням транспортних засобів/ В. Мельничок // Право України. – 2009. – № 1. – С. 93-97.

УДК 343.915 (043.2)

Лапицька М. В.,

магістрант,

Національна академія внутрішніх справ, м. Київ

ДОСВІД ВИКОНАННЯ ПОКАРАННЯ У ВИДІ ДОВІЧНОГО ПОЗБАВЛЕННЯ ВОЛІ У ЗАРУБІЖНИХ КРАЇНАХ

Покарання у виді довічного позбавлення волі введене Законом України «Про внесення змін до Кримінального, Кримінально-процесуального та Виправно-трудового кодексів України» від 22 лютого 2000 р., остаточне нормативне закріплення цей вид покарання отримав у Кримінальному кодексі України 2001 р.

Не всі держави світу вбачають необхідність у довічному позбавленні волі. Так, приміром, в Португалії цей вид покарання відмінений Конституцією 1989 року (ст. 30 (1)). В Іспанії довічне позбавлення волі також відсутнє. Довічне позбавлення волі заборонено також конституціями деяких північноамериканських країн, зокрема Бразилії. Кримінальні кодекси Норвегії та Словенії також не передбачають довічного позбавлення волі. Замість нього, за особливо тяжкі злочини суди призначають тривалі, але фіксовані терміни позбавлення волі. В дійсності, в країнах Південної та Західної Європи лише незначна кількість осіб, засуджених до довічного позбавлення волі, залишаються в колонії до кінця свого життя.

Середній термін довічного позбавлення волі: у Швеції – 9 років; в Англії та Уельсі – 14,4 роки; у Франції – 18 років; в Італії – 21 рік; в Австрії складає 22 роки, У Канаді мінімальний термін, після якого може бути розглянуто питання про дострокове звільнення засудженого до довічного позбавлення волі, складає 10 років при скоєнні тяжкого злочину та максимальний 25 років за особливо тяжкий злочин. Питання про дострокове звільнення може бути розглянуто: у Шрі-Ланці після фактичного відбуття 6