

На підставі наведеного матеріалу можна зробити висновок про те, що кожна колізійна прив'язка, яка використовується для регулювання договірних правовідносин подружжя, спрямована на реалізацію принципу тісного зв'язку в міжнародному приватному праві. В більшості випадків різні типи колізійних прив'язок комбінуються законодавцем у межах однієї колізійної норми. Різниця полягає лише у визначенні законодавцем пріоритету застосування тієї чи іншої колізійної прив'язки залежно від національних, і, як наслідок, правових традицій та звичаїв кожної країни.

ЛІТЕРАТУРА

1. Міжнародне приватне право. Науково-практичний коментар Закону / За ред. доктора юридичних наук, проф. А. Довгерта. – Х.: ТОВ «Одісей», 2008. – 352 с.
2. Коцан Ю. Я. Загальна характеристика колізійної норми // Митна справа : Науково-аналітичний журнал. – 2013. – № 2 (ч. 2, кн. 2). – С. 65-70.
3. Про реформу італійської системи міжнародного приватного права 1995 року: Закон Італії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.altalex.com/documents/codici-altalex/2014/07/09/riforma-del-sistema-italiano-di-diritto-internazionale-privato-ed-luglio-2014>

4. Про міжнародне приватне право 1987 року: Федеральний закон Швейцарії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.andreasbuecher-law.ch/images/stories/pil_act_1987_as_amended_until_1_7_2014.pdf
5. Цивільний кодекс Латвійської Республіки 2012 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://likumi.lv/doc.php?id=253623>
6. Про міжнародне приватне право 2004 року: Закон Бельгії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ipr.be/data/B.WbIPR%5BEN%5D.pdf>
7. Про міжнародне приватне право 1987 року: Федеральний закон Швейцарії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.andreasbuecher-law.ch/images/stories/pil_act_1987_as_amended_until_1_7_2014.pdf
8. Про міжнародне приватне право 2005 року: Закон України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2709-15>
9. Гаазька конвенція про укладення і визнання дійсності шлюбу від 14 березня 1978 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_916
10. Про міжнародне приватне право 1998 року: Закон Грузії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://matsne.gov.ge/ru/document/download/93712/2/en/pdf>

УДК 343.985

СТРУКТУРА КРИМІНАЛІСТИЧНОЇ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗЛОЧИНІВ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

Колесник І. І.,

здобувач кафедри кримінально-правових дисциплін
Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна

Анотація: У статті на основі чинного законодавства аналізується механізм дорожньо-транспортних пригод, які є наслідком злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Пропонується використовувати систему «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище», як основу структурування криміналістичної характеристики злочинів даної категорії. Підкреслюється значимість її структурних елементів для визначення тактичних завдань розслідування.

Ключові слова: злочини, криміналістична характеристика, дорожньо-транспортна пригода, дорожні умови, дорожня обстановка.

Аннотация: В статье на основе действующего законодательства анализируется механизм дорожно-транспортных происшествий, которые являются следствием преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта. Предлагается использовать систему «водитель – транспортное средство – дорога – окружающая среда», как основу структурирования криминалистической характеристики преступлений данной категории. Подчеркивается значимость ее структурных элементов для определения тактических задач расследования.

Ключевые слова: преступления, криминалистическая характеристика, дорожно-транспортное происшествие, дорожные условия, дорожная обстановка.

Annotation: In this article analyzed on the basis of current legislation the mechanism of traffic accidents, which are a consequence of crimes against traffic safety and operation of transport. Proposed to use the system «driver - vehicle - road – environment» is based as the foundation of the structure forensic characteristics of crimes in this category. It stresses the importance of its structural elements to determine the tactical tasks of the investigation.

Key words: crime, criminal characteristics, traffic accident, road conditions, traffic conditions.

Проблема безпеки дорожнього руху в Україні за останні роки набула особливої гостроти у зв'язку з тяжкими наслідками дорожньо-транспортних пригод (ДТП), у яких кожного року гине понад 4 тисячі людей і кілька десятків тисяч отримують тілесні ушкодження різного ступеню тяжкості (за інформацією МВС України в 2014 р. в ДТП загинуло

4464 людини і 32352 було травмовано). Видається, що значна роль у вирішенні вказаної проблеми безпеки належить правоохоронним органам, зокрема шляхом забезпечення невідворотності відповідальності і застосування його до осіб, дійсно винних у ДТП. Для виконання цього завдання потрібна, перш за все, науково обґрунтована система криміналістичних знань.

Першим елементом кожної методики розслідування злочинів окремого виду чи групи є криміналістична характеристика злочинів даної категорії. Це є цілком логічним, адже для формулювання методичних рекомендацій потрібно враховувати особливості механізму вчинення злочинів, елементи якого знаходять відображення у криміналістичній характеристиці (злочинець, потерпілий, місце, час, обстановка, способи, сліди). Механізм злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в цьому аспекті суттєво відрізняється від механізмів інших злочинів. Перш за все, ці відмінності обумовлені бланкетним характером об'єктивної сторони, коли порушення певних правил викликає настання суспільно-небезпечних наслідків.

В цьому плані особливості злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту полягають у тому що порушення певних правил пов'язується з дорожньо-транспортною пригодою, наслідком якої є спричинення потерпілому тілесних ушкоджень середньої тяжкості або більш тяжких наслідків (тяжкі тілесні ушкодження або загибель людини). До злочинів даної категорії віднесені порушення певних правил різними категоріями осіб:

1) порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) – суб'єктом злочину є водій транспортного засобу;

2) випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287 КК України) – суб'єктом злочину є службова особа підприємства (організації чи установи), у функціональні обов'язки якої входить здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів або їх експлуатацією;

3) порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України) – суб'єктом злочину є службова особа підприємства (організації чи установи), відповідальна за будівництво, реконструкцію, ремонт чи утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд, або особа, яка виконує такі роботи;

4) порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК України) – суб'єктом злочину є службова особа підприємства (організації чи установи), відповідальна за дотримання правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів.

Зважаючи на багатосуб'єктний склад злочинів і різноманітний характер правопорушень, які вчиняються названими суб'єктами, при формуванні криміналістичної характеристики злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту доцільним є аналіз структури ДТП, як наслідку допущених правопорушень. Хоча поняття «дорожньо-транспортна пригода» не використовується в КК України, але, на наш погляд, воно є ключовим у розумінні сутності проблематики безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також розслідування відповідних злочинів. Непрямим доказом цього є чисельні навчальні і навчально-практичні посібники, адресовані працівникам правоохоронних органів і експертам, в

яких в заголовках таких видань це поняття використовується саме як ключове [1-4].

На наш погляд, використання виразу «розслідування дорожньо-транспортних пригод» є некоректним, оскільки розслідуватися повинні злочини, передбачені статтями 286, 287, 288, 291 КК України. Але розслідування цих злочинів здійснюється через аналіз ДТП. А відтак це поняття повинно бути ключовим при формуванні криміналістичної характеристики злочинів вказаної категорії.

Відповідно до п. 1.10 Правил дорожнього руху України дорожньо-транспортна пригода (ДТП) – це подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або були поранені люди чи завдані матеріальні збитки [5]. В залежності від наслідків ДТП розрізняють адміністративні правопорушення і злочинні порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспорту. Відштовхуючись від загального розуміння сутності ДТП можна надати їй кримінально-правову інтерпретацію, як події під час руху транспортного засобу, пов'язану з порушенням нормального порядку дорожнього руху та експлуатації транспорту і настанням суспільно-небезпечних наслідків.

Оскільки розробка методики розслідування злочинів зазначеної категорії ґрунтується на аналізі ДТП, важливим є визначення структури даної події. У криміналістичній навчальній літературі, присвяченій розробці проблематики розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, ДТП класифікуються за своїм механізмом на види:

- наїзд транспортного засобу на пішохода (велосипедиста, тварину);
- зіткнення транспортних засобів між собою;
- перекидання транспортних засобів;
- наїзд транспортного засобу на нерухому перешкоду;
- випадання пасажирів з транспортного засобу тощо [6, с. 839; 7, с. 379; 8, с. 581; 9, с. 456].

Але така класифікація акцентує увагу лише на зовнішній стороні ДТП і мало що дає для визначення структурних елементів криміналістичної характеристики злочинів, які можуть стояти за зовнішніми наслідками події. Як зазначав М.С. Романов, розкрити сутність події дорожньо-транспортної пригоди – це, перш за все, означає розкрити і дослідити механізм її виникнення і розвитку [10, с. 33]. Тому, на наш погляд, тут потрібен такий підхід, який би розкривав природу і структуру ДТП, існування закономірних зв'язків її елементів між собою та їх використання при розслідуванні злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

На наш погляд, провідним для створення системи криміналістичних знань, які б слугували теоретичною основою для практичної діяльності з розслідування названої групи злочинів є аналіз ДТП з точки зору визначення її структурних елементів. З цих позицій механізм ДТП являє собою цілу систему тимчасових, динамічних та інших зв'язків окремих чинників, що формують певні сліди на взаємодіючих об'єктах під час розвитку дорожньо-транспортної події. Ця система охоплює:

- 1) водія транспортного засобу;
- 2) транспортний засіб;
- 3) дорогу (стан дорожнього покриття, рельєф, наявність або відсутність дорожніх знаків тощо);
- 4) навколишнє середовище (інші транспортні засоби, пішоходи, погодні умови, оглядовість траси).

У ДТП знаходять свій прояв закони механіки руху, закономірності роботи і взаємодії вузлів, систем і механізмів транспортних засобів, виникнення в них несправностей, психофізіологічні закономірності сприйняття і реагування водія на небезпеку дорожньої ситуації. Таким чином механізм ДТП, представлений у формулі «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище» виступає основою для визначення елементів криміналістичної характеристики злочинів, передбачених статтями 286, 287, 288, 291 КК України. Розглянемо елементи цього механізму з точки зору визначення традиційних елементів криміналістичної характеристики вказаних злочинів.

1. Водій транспортного засобу. Водій є першим складовим елементом зазначеної системи чинників ДТП і саме він є головним суб'єктом дорожнього руху, оскільки управляє механічним засобом, який представляє собою джерело підвищеної небезпеки для оточуючих. Саме тому Правилами дорожнього руху на нього покладаються чисельні обов'язки, зокрема: перевіряти і забезпечувати технічно справний стан і комплектність транспортного засобу; стежити за правильністю розміщення та кріплення вантажу; не перевозити пасажирів, не пристебнути ремнями безпеки; бути уважним, стежити за дорожньою обстановкою, відповідно реагувати на її зміну тощо (п. 2.3). Окрім того водієві, зокрема забороняється керувати транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння або перебуваючи під впливом наркотичних чи токсичних речовин чи у хворобливому стані, у стані стомлення, а також перебуваючи під впливом лікарських препаратів, що знижують швидкість реакції і увагу (п. 2.9) [5].

Відтак, враховуючи вищезазначені обов'язки водія транспортного засобу і ту обставину, що за статистикою найчастіше ДТП виникають внаслідок порушень правил дорожнього руху саме водієм (ст. 286 КК України), елементами криміналістичної характеристики злочинів повинні бути типові відомості щодо:

- 1) особистості водіїв, які порушують правила дорожнього руху (кваліфікація, досвід роботи, стан здоров'я, термін перебування за кермом тощо);
- 2) способів вчинення злочинних порушень (перевищення безпечної швидкості; недотримання правил маневрування, перевезення пасажирів і вантажів; проїзду перехресть, безпечної дистанції руху; непокорі сигналам світлофора, дорожнім знакам і покажчикам тощо).

2. Транспортний засіб. Причиною ДТП може стати технічний стан транспортного засобу. Відтак у криміналістичній характеристиці злочинів повинні бути наведені відомості про його типові несправності, які призводять до ДТП (несправні гальмівна система, кермо, двигун, електрообладнання тощо).

Зважаючи на те, що у випадку коли транспортний засіб не є власністю водія, а сам він є найманим

працівником, суб'єктом злочину виступає службова особа підприємства (організації, установи), якій належить транспортний засіб (ст. 287 КК України), відповідальна за своїми функціональними обов'язками за технічний стан та експлуатацію транспортних засобів. У такому випадку повинні бути наведені відомості щодо особистості даної категорії службових осіб та способів вчинення ними відповідних правопорушень (не проведення технічних оглядів і регламентних ремонтних робіт, допуск до керування транспортним засобом особи, яка перебуває в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів тощо).

Потрібно зважати й на те, що незадовільний технічний стан транспортного засобу може бути зумовлений неякісним виготовленням окремих його деталей, вузлів чи механізмів, переобладнанням, ремонтом транспортних засобів. В такому разі до відповідальності притягаються винні службові особи заводу-виробника, станції технічного обслуговування, що неякісно виконали ремонтні роботи чи обслуговування транспортного засобу, якщо це спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки (ст. 291 КК України).

3. Дорога. Суттєвим чинником ДТП виступає стан дороги, якою рухається транспортний засіб. В Правилах дорожнього руху України цей елемент позначається поняттям «дорожні умови». Дорожні умови – це сукупність факторів, що характеризують (з урахуванням пори року, періоду доби, атмосферних явищ, освітленості дороги) видимість у напрямку руху, стан поверхні проїзної частини (чистота, рівність, шорсткість, зчеплення), а також її ширину, величину похилів на спусках і підйомах, віражів і заокруглень, наявність тротуарів або узбіч, засобів організації дорожнього руху та їх стан (п. 1.10) [5].

ДТП можуть бути наслідком злочинних порушень, правил, норм і стандартів особами, відповідальними за будівництво, ремонт або утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд, або особою, яка виконує такі роботи (ст. 288 КК України). Відтак, у криміналістичній характеристиці злочинів даної категорії повинні бути наведені типові недоліки елементів дороги (стану поверхні, ширина, величини похилів на спусках і підйомах, віражів і заокруглень, наявності тротуарів або узбіч, засобів організації дорожнього руху), які можуть слугувати причиною ДТП. З недоліками стану дороги пов'язані і способи вчинення названих правопорушень службовими особами відповідних підприємств чи організацій (невідповідність дороги стандартам, що забезпечують безпечний рух; несвоєчасний та неякісний ремонт дорожнього полотна; відкриті каналізаційні люки на проїзній частині, відсутність огорожі, попереджувальних знаків тощо). Також доцільним є викладення типової характеристики особистостей таких службових осіб.

4. Навколишнє середовище. Навколишнє середовище, в якому відбувається пересування транспортного засобу, також є суттєвим чинником, який впливає на безпеку дорожнього руху. Навколишнє середовище по відношенню до водія

певного транспортного засобу складається з низки факторів, які створюють умови для його пересування. У термінології Правил дорожнього руху України навколишнє середовище позначається терміном «дорожня обстановка». Дорожня обстановка – це сукупність факторів, що характеризуються дорожніми умовами, наявністю перешкод на певній ділянці дороги, інтенсивністю і рівнем організації дорожнього руху (наявність дорожньої розмітки, дорожніх знаків, дорожнього обладнання, світлофорів та їх стан), які повинен урахувати водій під час вибору швидкості, смуги руху та прийомів керування транспортним засобом (п. 1.10) [5].

Таким чином дорожня обстановка включає в себе дорожні умови і представляє собою складну систему факторів як статичного, так і динамічного характеру. До статичних елементів дорожньої обстановки належать: технічна характеристика стану дороги; наявність засобів автоматичного та іншого регулювання дорожнього руху (огорожі, шлагбауми, зупинки міського транспорту, дорожня розмітка і знаки); наявність прилеглих до проїзної частини будівель і споруд, зелених насаджень; наявність освітлення у темний час доби. Динамічними елементами дорожньої обстановки є: інтенсивність, швидкість руху і маневрування транспортних засобів; поведінка пішоходів; поведінка пасажирів; зміни сигналів регулювання руху; зміни у погодних умовах (вітер, дощ, сніг) тощо.

З урахуванням зазначених особливостей навколишнього середовища (дорожньої обстановки) у криміналістичній характеристиці злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту наводяться типові відомості про такі елементи:

- 1) місце, час та обстановка вчинення злочину;
- 2) сліди, як певні зміни в навколишньому середовищі, характерні для певного виду злочинних правопорушень;
- 3) особистість потерпілого (оскільки дії потерпілої особи, якою часто виступають пішоходи і пасажирів, є важливим елементом дорожньої обстановки, то необхідно враховувати їх вік, фізичні і психічні характеристики, наявність захворювань зору чи слуху, стан алкогольного чи наркотичного сп'яніння тощо).

Підсумовуючи викладене, потрібно зазначити, що криміналістична характеристика злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту,

побудована на основі структурного аналізу системи «водій – транспортний засіб – дорога – навколишнє середовище», на наш погляд, надає більш ґрунтовне уявлення про механізм ДТП і можливих суб'єктів злочинів зазначеної категорії. Виступаючи інформаційною моделлю цих злочинів, криміналістична характеристика надає необхідні інформаційні підстави для побудови версій кримінально-правової кваліфікації наслідків ДТП, а відтак і для чіткого визначення тактичних завдань розслідування.

ЛІТЕРАТУРА

1. Писаренко І.В., Расследование дорожно-транспортных происшествий. Ч. 1-2 / И.В. Писаренко, В.Н. Мегера, В.И. Ткаченко, В.В. Чудновский. – К.: РИО МВД Украины, 1994. – 336 с.
2. Галаса П.В., Експертний аналіз дорожньо-транспортних пригод / П.В. Галаса, В.Б. Киселев, А.С. Куйбіда, Ю.О. Лахно, Г.М. Надгорний. – К.: Укр. Центр післяваріаного захисту «ЕКСПЕРТ-СЕРВІС», 1995. – 192 с.
3. Розслідування обставин дорожньо-транспортних подій: Метод. рекомендації / Авт.- уклад. С.О. Шевцов, К.В. Дубонос. – Х.: Факт, 2002. – 171 с.
4. Можливості використання спеціальних знань при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод / Авт.- уклад. С.О. Шевцов. – Х.: СПД-ФО Чальцев О.В., 2005. – 308 с.
5. Правила дорожнього руху України (затв. постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 в редакції постанови КМУ № 869 від 21.10.2015). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p>
6. Криміналістика: Учебник для вузов / Т.В.Аверьянова, Р.С.Белкин, Ю.Г.Корухов, Е.Р. Россинская / Под ред. Р.С. Белкина. – М.: изд-во НОРМА (Издат. группа НОРМА-ИНФРА М), 1999. – 990 с.
7. Криміналістика: підручник / Кол. авт.: В.Ю. Шепітько, В.О. Коновалова, В.А. Журавель та ін. / За ред. проф. В.Ю.Шепітька – 4-е вид., перероб. і доп. – Х.: Право, 2008. – 464 с.
8. Криміналістика: підручник [В.Д. Берназ, В.В. Бірюков, А.Ф. Волобуєв] / За заг. ред. А.Ф. Волобуєва; МВС України, Харк. нац. ун-т внутр. справ. – Х.: ХНУВС, 2011. – 666 с.
9. Криміналістика. Академічний курс: підручник / Т.В. Варфоломєєва, В.Г. Гончаренко, В.І. Бояров та ін. – К.: Юрінком Інтер, 2011. – 504 с.
10. Романов Н.С. Теоретические и доказательные вопросы судебной автотехнической экспертизы / Н.С. Романов. – К.: РИО МВД УССР, 1975. – 155 с.