

CHERNIVTSI
LAW SCHOOL



ТРЕНІНГОВИЙ ЦЕНТР
ПРОКУРОРІВ УКРАЇНИ



Наукові читання пам'яті Ганса Гросса

Збірник тез міжнародної науково-практичної конференції

(м. Чернівці, 9 грудня 2021 року)

Чернівці
Мехнодрук

2021

Література:

1. Біленчук П. Д., Кобилянський О.Л., Малій М. І., Перелигіна Р.В., Тарасевич Т.Ю. ЕЛЕКТРОННЕ СУСПІЛЬСТВО, ЕЛЕКТРОННЕ ПРАВО, КІБЕРБЕЗПЕКА: СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ ІНОВАЦІЙНОЇ ЕРИ. Монографія. За заг. ред. П.Д. Біленчука і Т.Ю. Тарасевич. Київ: УкрДГРІ, 2020. 231 с.
2. Кримінологія. Підручник. Практикум / П.Д. Біленчук, Г.С. Семаков, Р.В. Перелигіна та ін. К.: Юрінком Інтер, 2017. 336 с.

Стратій О.В.,

*кандидат юридичних наук, асистент кафедри кримінального права
юридичного факультету,
Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича,
м. Чернівці, Україна*

Пазюк М.В.,

*студентка 6 курсу юридичного факультету,
Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича,
м. Чернівці, Україна*

ВІКТИМОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ЖЕРТВ ДОРОЖНЬО- ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху – це окрема група суспільно-небезпечних діянь, що посягають на відносини безпеки експлуатації механічних транспортних засобів у сфері дорожнього руху та завдають суспільству шкоду, пов'язану із загибеллю і травмуванням людей.

Частина кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху вчиняється в результаті протиправної поведінки жертви, що потребує вивчення її особистості, механізму поведінки та мотивації. У кримінології особистість потерпілого розглядається через категорію віктимності, як складного соціально-психологічного явища, що характеризує потерпілих від кримінальних правопорушень.

Всіх учасників дорожнього руху можна розділити на три категорії: водії, пасажирів та пішоходів. Статистичні дані свідчать, що потерпілими

від порушень правил дорожнього руху стають: водії – 25,4%, пасажери – 31,3%, пішоходи – 40,4%, велосипедисти – 1,9%, інші особи – 1,0%. Як бачимо, найбільш уразливою групою потерпілих є пішоходи, оскільки вони є найбільш чисельними учасниками дорожнього руху. А більше половини потерпілих – це водії та їх пасажери [1, с. 166].

З великого обсягу інформації, яку водій отримує під час управління автомобілем, він повинен зосередити свою увагу на головному – дорожній обстановці, її змінам, або на тому, що заважає його руху, та може загрожувати настанню дорожньо-транспортної пригоди.

З одного боку, перед нами може постати водій, віктимна поведінка якого стане всього лише епізодом в його водійській практиці, та буде виділятися на тлі інших властивих йому вчинків і дій за кермом. Такі водії безумовно дотримуються правил дорожнього руху, у них до цього відсутні будь-які транспортні пригоди, вони дотримуються вимог щодо технічного стану автомобіля тощо. Така дорожньо-транспортна пригода, може бути пов'язана зокрема з високим рівнем втоми. За спостереженнями, близько третини водіїв при керуванні транспортними засобами періодично перебувають у втомленому стані, що має повсякденний характер або такий, що поступово накопичується. Здебільшого в такому стані потрапляють в ДТП працівники підприємств, які здійснюють пасажирські чи вантажні перевезення [2, с. 179].

З іншого боку, ми можемо мати справу з водіями, поведінка яких за кермом відображає їх, якщо можна так сказати, дорожньо-правову сутність. Вони цілеспрямовано злісно порушують правила дорожнього руху, виявляють цинізм і зухвалість по відношенню до інших учасників дорожнього руху, та можливо раніше вчиняли транспортні пригоди. Це небезпечна категорія водіїв. І причини таких дій порушників треба шукати в психології, в моральних установках кожного, хто сідає за кермо. Їх поведінка за кермом майже завжди збігається з поведінкою в повсякденному житті. Для порушників правил дорожнього руху і в житті характерні такі риси, як егоїзм, агресивність, неповага до інших тощо.

Аналіз статистики дорожньо-транспортних пригод показує, що в перші місяці після отримання посвідчення водія, останні водять автомобіль акуратно і правил дорожнього руху не порушують. Потім, набравшись деякого досвіду водіння автомобілем, вони набувають «впевненості», та дуже часто переоцінюють свій досвід керування транспортними засобами і

неуважно чи зневажливо ставляться до дорожніх умов та Правил дорожнього руху.

Особливе місце в етимології віктимної поведінки, а в більшій мірі – агресивної, займає такий фактор як стан алкогольного, наркотичного, токсичного сп'яніння чи впливу медичних препаратів. Їхня дія на організм водія призводить до агресивної манери водіння, ігнорування вимог дорожніх знаків і світлофорів, що обумовлено гальмуванням нервово-психічних процесів, порушенням координації, здатністю правильно оцінювати ситуацію. Як зазначає В.П. Коняєв, вживання спиртних та інших одурманюючих засобів, стимулює такі стани при порушенні правил безпеки дорожнього руху, як загальна психічна дезорієнтованість, різного роду рухові розлади, що й призводить до подій із тяжкими наслідками [3, с. 4].

Наступними учасниками дорожнього руху є пішохід та пасажир (який також є учасником дорожнього руху і бере безпосередню участь у ньому, перебуваючи всередині автотранспортного засобу). Як показує практика, на відміну від водіїв, вони зазвичай не дуже ознайомлені з нормами, що регулюють порядок дорожнього руху.

Серед пішоходів можна виділити два основних типи віктимної поведінки: агресивну і некритичну.

Для пішоходів з агресивною віктимною поведінкою характерно злісне, неодноразове порушення правил дорожнього руху: перехід проїжджої частини у невстановленому місці, в тому числі перед транспортом; недотримання сигналів світлофора та регулювальника дорожнього руху.

Проте на практиці дуже рідкісні випадки притягнення до кримінальної відповідальності пішоходів. Це в основному пов'язано з тим, що пішоходи, які порушують правила дорожнього руху, в своїй більшості стають потерпілими: отримують тілесні ушкодження, гинуть, іншими словами, винні перетворюються в потерпілих.

Що ж стосується жертв-пішоходів з некритичною віктимною поведінкою, то тут основну частку всіх потерпілих становлять особи похилого віку (серед них чимало осіб, які мають фізичні вади: поганий зір або слух, проблеми з вестибулярним апаратом), а також діти і неповнолітні. Це так звана вікова віктимність, притаманна багатьом видам злочинів, які самі по собі не означають фатальної небезпеки для таких осіб стати жертвою дорожньо-транспортної пригоди. Для жертв-пішоходів з

некритичною віктимною поведінкою характерні необачність, розгубленість, невміння оцінити навіть прості дорожні ситуації.

При аналізі віктимної поведінки потерпілих-пасажирів слід зазначити, що це найменш численна категорія жертв автотранспортних пригод. Це, звичайно, зовсім не означає, що пасажери страждають менше, ніж інші учасники дорожнього руху в результаті ДТП.

Для пасажирів-потерпілих, характерні такі типи віктимної поведінки як ініціативна і некритична. Ініціативна віктимна поведінка пасажирів в основному проявляється у вимогах або проханнях: збільшити швидкість понад дозволеної або тієї, яка відповідала б конкретним умовам руху; обігнати той чи інший автомобіль; об'їхати «пробку», що, як правило, пов'язане з виїздом на смугу зустрічного руху або узбіччя. Найчастіше це пояснюється так званим «спортивним інтересом». Нерідкі випадки, коли пасажери починають самі брати участь в оцінці дорожньої обстановки, попереджати водія про можливу небезпеку, підказувати водієві, щодо способу управління автомобілем. В результаті таких підказок і вказівок водій (особливо початківець) в екстремальних умовах може просто розгубитися і прийняти невірне рішення, нав'язане йому людьми, які не знають або недостатньо добре знають правила дорожнього руху і не мають досвіду водіння транспортним засобом.

Поведінка пасажирів-потерпілих з некритичною віктимною поведінкою часто виражається у відверненні водіїв легкових автомобілів сторонніми розмовами. Тут же можна відзначити, що така поведінка проявляється в неприйнятті відповідних заходів до водіїв, якщо вони знаходяться в стані алкогольного чи іншого сп'яніння або стомлення під час тривалої поїздки.

Отже, варто відзначити, що характеристика осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, та осіб, які стають потерпілими від них, дозволяють детально оцінити кожне вчинене кримінальне правопорушення з урахуванням кримінологічних аспектів таких осіб, та є важливими для правильної правової кваліфікації.

Література:

1. Корчинський В.О. Деякі віктимологічні проблеми злочинів проти безпеки дорожнього руху. URL: <http://elar.naiu.kiev.ua/bitstream/>

123456789/11453/1/profil-zloch_p165-167.pdf (дата звернення: 01.12.2021 року).

2. Короленко О.В. Кримінологічна характеристика особи, яка вчинила кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Сучасні тенденції розвитку економіки, фінансів, обліку та права: збірник тез доповідей міжнародної науково-практичної конференції. Полтава : ЦФЕНД, 2020. С. 178-180.

3. Коняєв В.П. Стан сп'яніння. Транспортні злочини. Кримінальна відповідальність: монографія. Ташкент, 1992. 120 с.

Тертишник В.М.,
доктор юридичних наук, професор,
професор Університету митної справи та фінансів,
м. Дніпро, Україна

КОЛІЗІЇ ДОКАЗОВОГО ПРАВА

Доказове право – інтегративна система поєднаних предметом правового регулювання правових норм, якими визначаються мета та предмет доказування, компетенція суб'єкті доказування, концепт доказів та їх види, вимоги належності, допустимості та достовірності доказів, юридична форма доказової діяльності, принципи доказового права, оцінки та розуміння достатності доказів, стандарт доведеності поза розумним сумнівом та гарантії справедливого правосуддя.

В КПК України сформований системний інститут доказового права, в якому як збереглися недоліки законодавств минулого століття, так і накопичуються нові.

Доповнюючи систему колізій, викладених в ст. 84 КПК України законодавець, регламентуючи процедуру дізнання щодо кримінальних проступків, не тільки спромігся проголосити, що процесуальними джерелами доказів у кримінальному провадженні про кримінальні проступки, крім визначених статтею 84 цього Кодексу, також є результати медичного освідування, висновки спеціаліста, показання технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, чи відеозапису» (ст. 298¹ КПК України), а й, продовжуючи традицію сіяти хаос, у ч. 2 названої статті стверджує, що «такі процесуальні джерела