

Копилова М. А. Типология лиц, которые совершают преступления против собственности на курортах юго-восточного побережья АР Крым

Статья посвящена исследованию лица преступника, который совершает преступления против собственности на курортах юго-восточного побережья АР Крым. Работа базируется на основе анализа уголовных дел о преступлениях против собственности и статистических данных о засужденных судами м. Феодосия.

Ключевые слова: курорт, регион, преступления против собственности, типология лиц.

Kopilova M. A. Tipologiya of persons, which commit crime against property on resorts of south-east coast ARE Crimea

The Article is devoted research of face of criminal which commits crime against a property on the resorts of south-east coast ARE Crimea. Work is based on the basis of analysis of criminal cases about crimes against property and statistical information about by the zasudzhenikh courts of m. of Feodosiya.

Key words: resort, region, crimes against property, tipologiya of persons.

Цибульський А. С

Київський національний університет внутрішніх справ

ЗАПОБІГАННЯ ЗЛОЧИНАМ, ЩО ПОВ'ЯЗАНІ З ПОРУШЕННЯМ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Стаття присвячена дослідженню стану автотранспортних злочинів в Україні, надана кримінологічна характеристика водіїв, які вчинили автотранспортні злочини. Автор визначив заходи загально-соціального та індивідуального запобігання злочинів, що пов'язані з порушенням правил безпеки дорожнього руху.

Ключові слова: дорожньо-транспортні пригоди, порушення правил дорожнього руху, заходи запобігання.

Безпека дорожнього руху – актуальна проблема. З неперервним темпом розвитку автомобільного транспорту в Україні відбувається зростання та інтенсивність руху, ускладнюється процес забезпечення порядку та безпеки руху на автошляхах, вулицях міст та інших населених пунктів. Питання забезпечення безпеки руху автомобільного транспорту хвилюють не тільки окремі відомства та організації, але і всю громадськість нашої країни.

Значна увага, що приділяється проблемам дорожньої безпеки, не випадково. Справа у тому, що механічний транспорт, у тому числі і автомобільний, – велике благо для людства, але при неправильному користуванні він нерідко є джерелом тяжких, а підчас і трагічних наслідків. Українське законодавство визнає транспорт джерелом підвищеної небезпеки. Незважаючи на значний комплекс заходів, що приймаються з боку МВС України, Державною автомобільною інспекцією, іншими службами та відомствами, кількість злочинів, що пов'язані з порушенням правил безпеки дорожнього руху не зменшується.

Результати кримінологічного аналізу злочинності мають відігравати роль емпіричної бази для розробки загальнотеоретичних засад цієї науки, кримінологічних характеристик та заходів запобігання злочинів окремих видів [1].

Аналізуючи стан автотранспортних злочинів в Україні, необхідно враховувати і те, що частина злочинів статистикою не фіксується і має латентний характер. Протягом

2008 року в Україні було зареєстровано 51279 дорожньо-транспортних пригод (це на 19,3% менше ніж у 2007 році), які спричинили травмування 63254 осіб (на 19,4% менше ніж у 2007 році), кількість осіб, що загинула 7718 (на 19,5% менше ніж у 2007 році). У результаті дорожньо-транспортних пригод кількість потерпілих на 100 тис. населення складає 185 осіб. Кількість дорожньо-транспортних пригод, що були вчинені за участю дітей у 2008 році склало 4587 (-21,5% у порівнянні з 2007 роком), з них загинуло 634 дитини (-20,8 у порівнянні з 2007 роком), травмовано – 7472 (-21% у порівнянні з 2007 роком).

Значна частка дорожньо-транспортних пригод була вчинена на вулицях та дорогах міст і населених пунктів, у містах – 20556, а у сільські місцевості – 12875 дорожньо-транспортних пригод [2].

За годинами доби абсолютний мінімум автотранспортних злочинів відбувається на період з 4 до 5 годин, максимум з 19 до 20 годин. Необхідно зазначити, що з загальної кількості злочинів, що вчинені на території держави, 75% – транспортом, що належить фізичним особам. Характерною особливістю таких злочинів є високий рівень тяжкості їх наслідків: переважно з вини водіїв транспортних засобів, що належать юридичним особам, 15 осіб, що загинули на 100 постраждалих, у то час як у дорожньо-транспортних злочинах, що вчинені з вини водіїв транспорту – фізичних осіб, цей показник складає 11 осіб, що загинули на 100 постраждалих.

Смертність від аварій на транспорті – одна з самих високих серед причин загибелі людей. Найбільш розповсюдженим видом автотранспортних злочинів є наїзд на пішохода – 43% від загальної кількості. Такі злочини характеризуються підвищеною тяжкістю наслідків: з 100 постраждалих 13 осіб отримали смертельні травми. Аварійність з вини пішоходів складає 46% від загальної кількості дорожньо-транспортних злочинів. Правопорушення, що переважає серед пішоходів, яке тягне за собою аварійну ситуацію, це перехід через проїжджу частину поза меж пішохідного переходу, питома вага, якого складає 75%. Кожне четверте правопорушення вчиняється з вини пішохода, який знаходиться у стані алкогольного сп'яніння. Кількість таких правопорушень почала зростати.

Особливу роль у дорожньо-транспортних злочинах отримав так званий “людський фактор”. Біля 85% дорожньо-транспортних злочинів відбуваються через порушення водіями правил дорожнього руху, більше 20% через водіїв, що знаходяться у стані алкогольного сп'яніння. Найважливіше значення у сфері забезпечення безпеки руху має робота по удосконаленню законодавства у цілому, так і правового забезпечення діяльності усіх підрозділів Державної автомобільної інспекції.

Кримінологічна характеристика особи водіїв, що вчинили дорожньо-транспортні злочини дає можливість для того, щоб підтвердити висновок про те, що при вчиненні злочинів важлива роль відводиться не тільки ситуації, не тільки збігу обставин, випадкових моментів, а особі, що допустило протиправну поведінку.

За статтю серед водіїв переважають чоловіки (97-98%), жінки складають 2%. Але у останні роки відмічається тенденція зростання частки жінок серед водіїв, що вчиняють дорожньо-транспортні злочини за рахунок збільшення жінок-водіїв автомобілів індивідуального користування. Судова, слідча та адміністративна статистика свідчить, що жінкам-водіям притаманна більша дисциплінованість, акуратність. Вони найчастіше надають перевагу призупиненню автомобіля, ніж нарощуванню ризику аварійної ситуації. Також жінки характеризуються меншою часткою випадків управління автомобілем у стані алкогольного сп'яніння (серед жінок частка осіб, що вчинили

злочини у стані сп'яніння у 1,5 рази менша), більш суворим дотриманням Правил дорожнього руху.

За віком найбільшу частку у контингенті водіїв, що вчинили автотранспортні злочини складають особи у віці 18-24 років, це обумовлено невеликим досвідом управління машиною у поєднанні з підвищеною впевненістю у своїх психофізіологічних можливостях, схильністю до лихачества, що проявляється у перевищенні швидкості як засобу демонстрації своїх можливостей, більшим вживанням спиртних напоїв.

За освітою та професійною підготовкою серед злочинців-водіїв переважають особи з неповною середньою освітою та низькою професійною кваліфікацією. Найбільше частка злочинів вчиняється особами, що мають стаж від одного та двох років (більше 32%) і відповідно недостатні професійні навички та досвід. Серед правопорушників достатньо велика частка питомої ваги осіб, що притягувалися до адміністративної (80%) та кримінальної (12%) відповідальності. Характерно у цьому відношенні і розподілі осіб, для яких дорожньо-транспортні злочини стали повторними у залежності від роду занять: робітники – 3,7%, робітники сільського господарства – 5,3%, службовці – 5,8%, пенсіонери – 3,7%, інші – 15%, непрацюючі – 2,7%, робітники підприємницької сфери – 21,8%.

За аналізом даних можливо зробити висновок щодо основних тенденцій у сфері безпеки дорожнього руху: високий рівень аварійності та тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод; велика частка серед осіб, що загинули, людей найбільш активного працездатного віку; погіршення умов дорожнього руху у містах; низький рівень безпеки перевозок на пасажирському автотранспорті.

Виходячи з вище викладеного, можливо зробити висновок, що ситуація яка склалася у державі по стану та динаміці дорожньо-транспортних пригод та наслідків, знаходиться на критичному рівні, тому необхідно приділяти даній проблемі необхідну увагу. Сучасна критична ситуація безпеки дорожнього руху обумовлюють високі вимоги до попередження дорожньо-транспортних пригод, а особливо до заходів загально соціального запобігання.

Превенція дорожньо-транспортних злочинів та правопорушень у цілому не тільки повністю повинна включати заходи, форми і методи запобігання дорожньо-транспортним пригодам, але й діяти на упередження [3].

Запобіжні заходи повинні включати загально-соціальну профілактику, а також розповсюджуватися на умови та фактори, що сприяють настанню тяжких наслідків, тобто включати спеціальні превентивні заходи. У визначенні таких умов і факторів, у встановленні найбільш ефективних форм і методів впливу на них, в організації та здійсненні відповідних попереджуючих заходів і реалізується у найбільшій мірі специфіка профілактики дорожньо-транспортних злочинів.

Об'єктами профілактичного впливу повинні бути усі компоненти дорожнього руху: людина – автомобіль – дорога. Розглядаючи заходи по запобіганню дорожньо-транспортних злочинів, за масштабами можливо виділити загальні та локальні. При цьому локальний характер може визначатися особливістю регіонів або окремих категорій транспортних засобів або специфікою експлуатації транспорту у системі певного міністерства(відомства).

За змістом профілактичні заходи можуть бути спрямовані на вирішення економічних, технічних, правових, організаційних, медичних, психологічних та інших проблем [4].

Серед заходів загального попередження дорожньо-транспортних злочинів

необхідно підкреслити значення правового регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Необхідна поведінка, а вона стосується не тільки дій учасників дорожнього руху, але і змісту транспортних засобів, доріг та інших аспектів системи “людина – автомобіль – дорога”, потребує чіткої правової регламентації. Необхідно прийняти такий закон про дорожній рух, який визначав конкретні міністерства, відомства, організації, що відповідають за порядок на дорогах.

Крім цього, проблема підвищення профілактичної роді заходів кримінального впливу, а саме санкцій, що застосовуються за управління транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння, що заслуговує на особливу увагу. У юридичній літературі висловлювалися різноманітні судження відносно цілей загального та спеціального попередження дорожньо-транспортних злочинів. Окрема група авторів вважають, що покарання за даний вид злочинів повинно бути спрямовано на ефективне запобігання повторних випадків, віддаючи тим самим пріоритет індивідуальні профілактиці. Інші, навпаки, вважають, що по відношенню до дорожньо-транспортних злочинів завдання покарання визначаються насамперед цілями загального попередження. Висловлюється думка, що для заходів загальної профілактики характерно принцип залякування: чим суворіше покарання, що передбачене законом, тим вище його попереджувальна роль, і що перегляд санкцій у сторону пом'якшення покарання означає зниження ролі загальної та зростання ролі індивідуальної профілактики цієї норми [5].

Значний внесок у попередження дорожньо-транспортних злочинів має своєчасне та кваліфіковане розслідування злочинів та пригод. Необхідно посилити контроль за законністю адміністративного провадження та дізнання у справах про правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Разом з заходами загальної профілактики діяльність слідчих має конкретну спрямованість, що пов'язані з процесуальними обов'язками виявляти причини та умови, що сприяють дорожньо-транспортним злочинам і виносити постанову по конкретними кримінальними справами. У зв'язку з цим необхідно підвищити рівень професійної підготовки транспортних слідчих, прокурорів, а також постійно удосконалювати практику розслідування та судового розгляду кримінальних справ про автотранспортні злочини.

Одним з найважливіших напрямків по запобіганню дорожньо-транспортних злочинів є проведення виховної роботи на державному рівні. Від рівня правосвідомості та дисциплінованості водіїв у першу чергу і залежить ефективність всього комплексу заходів по попередженню дорожньо-транспортних злочинів. Для безаварійної роботи професіоналізму та швидкості реакції недостатньо. Потрібно використовувати морально-психологічні якості, тому вирішальна роль у попередженні дорожньо-транспортних злочинів з вини водіїв, належить вихованню останніх у дусі поваги до закону. Про це свідчить той факт, що при проведенні кримінологічного дослідження [6] на питання, що утримує водіїв від порушень Правил дорожнього руху, близько 51% водіїв відповіли “Впевненість у необхідності дотримання встановлених правил”.

За своєю спрямованістю заходи виховного характеру можуть мати різницю у залежності від того, з ким проводиться виховна робота – водіями транспортних підприємств або з водіями індивідуального транспорту. З водіями підприємств такі заходи проводяться в основному за місцем їх роботи з використанням адміністративного впливу. При організації виховної роботи особливу увагу викликає пропаганда дотримання Правил дорожнього руху, підвищення правової культури водіїв на прикладі інших водіїв, матеріальних та правових наслідків, що приводять до порушення Правил дорожнього руху.

Заходи індивідуальної профілактики необхідно спрямовувати на молодих водіїв, це пов'язано з тим, що, як свідчить дослідження, найбільш висока аварійність та тяжкість наслідків спостерігається у водіїв молодого віку. Індивідуальна профілактична робота включає в себе такі форми роботи з молодими водіями, як наставництво, шефство над особами, що схильні до порушень Правил дорожнього руху, застосування до них заходів загально-соціального впливу. Вона здійснюється за допомогою методів переконання, заохочення, особистого прикладу, а в необхідних випадках – і примусу.

Крім використання традиційних форм та методів масової агітаційно-виховної роботи з проблеми дорожньо-транспортних злочинів широке розповсюдження повинні отримати і специфічні заходи. Серед них рейди і огляди безпеки дорожнього руху, використання телевізійних стендів, проведення агітаційних перегонів. і конкурсів.

Спеціальні заходи профілактики передбачають насамперед ефективний контроль за дотриманням правил безпеки. Головним суб'єктом спеціальної профілактики виступають органи держаної автомобільної інспекції. Вони здійснюють правовиховну роботу по безпеці руху серед водіїв, адміністрації та всього колективна транспортних підприємств, а також населення.

Необхідно відмітити, що тільки комплексні заходи як загального та спеціального запобігання можуть реально вплинути на ситуацію, що склалася на дорогах України.

Використані джерела:

1. Кулик О. Кримінологічний аналіз злочинності в Україні: напрями вдосконалення методології та методики // Право України, 2009. – № 7. – С. 52.
2. Стан і структура злочинності в Україні (2008 рік), офіційний веб-сайт Міністерства внутрішніх справ України: [http:// mvs.gov.ua](http://mvs.gov.ua)
3. Жулев В. И. Транспортные преступления. – М. : Спартак., 2001. – С. 175.
4. Кудрявцев В. М., Эминов В. Е. Криминология : учебное пособие для вузов. – М. : Юрист, 2000. – С. 473.
5. Квашин В. Е. Теоретические основы профилактики неосторожных преступлений. – М., 1990. – С. 53.
6. Нами проводиться дисертаційне дослідження за темою “Кримінологічна характеристика та запобігання злочинів, що пов'язані з порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту” (спеціальність 12.00.08), дослідження готується на кафедрі кримінології та КВП КНУВС.

Цибульський А. С. Предотвращение преступлений, которые связаны с нарушением правил безопасности дорожного движения

Статья посвящена исследованию состояния автотранспортных преступлений в Украине, предоставлена криминологическая характеристика водителей, которые совершили автотранспортные преступления. Автор определил меры общесоциального и индивидуального предотвращения преступлений, которые связаны с нарушением правил безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, нарушения правил дорожного движения, меры предотвращения.

Cibul'skiy A. S. Prevention of crimes which are related to violation of rules of safety of travelling motion

The article is devoted research of the state of automobile transport crimes in Ukraine, criminology description of drivers which accomplished motor transport crimes is given. An author defined the measures of obschesocial'nogo and individual prevention of crimes which are related to violation of rules of safety of travelling motion.

Key words: road traffic accidents, violations of rules of the travelling road, measures of prevention.

МІЖНАРОДНЕ ПРАВО

*Комарук І. А.
Київський національний університет
імені Тараса Шевченка*

КОНВЕНЦІЯ ПРО МІЖНАРОДНЕ СТЯГНЕННЯ АЛІМЕНТІВ НА ДІТЕЙ ТА ІНШІ ФОРМИ СІМЕЙНОГО УТРИМАННЯ: ЧИ ЗНАЙДЕНО ШЛЯХ ДО УСПІХУ

У цій статті автор розглядає Конвенцію про міжнародне стягнення аліментів на дітей та інші форми сімейного утримання, зосереджує увагу на основних положеннях Конвенції та визначає перспективи її ратифікації Україною.

Ключові слова: міжнародне стягнення аліментів на дітей, Центральні органи, співробітництво держав, визнання і виконання рішення про стягнення аліментів, безоплатна правова допомога.

Захист дітей є одним з основних завдань міжнародного співробітництва взагалі та Гаазької Конференції з міжнародного приватного права зокрема. В цьому контексті стягнення аліментів на дітей та інші форми сімейного утримання є головними елементами. Вірно і те, що проблеми, які виникають з відносин утримання можуть виникати і з інших сімейних відносин, відносин батьківства, шлюбних відносин та відносин споріднення. Але велика кількість позовів, пов'язаних з утриманням, мають відношення і до дітей. У період після Другої Світової війни було укладено три конвенції щодо зобов'язань по утриманню. По-перше, у 1956 році була укладена Нью-Йоркська Конвенція про стягнення аліментів за кордоном. По-друге, у 1956 році була укладена Гаазька конвенція про право, що застосовується до аліментних зобов'язань щодо дітей та у 1958 році – Гаазька конвенція про визнання і виконання рішень стосовно зобов'язань про утримання дітей. Ці конвенції були переглянуті та доповнені Гаазькою конвенцією про визнання та виконання рішень стосовно зобов'язань по утриманню 1973 року та Гаазькою конвенцією про право, що застосовується до аліментних зобов'язань 1973 року [1, 18-19].

Гаазька конференція з міжнародного приватного права не зупинилась на досягнутому і у 2007 році була прийнята нова Гаазька конвенція про міжнародне стягнення аліментів на дітей та інші форми сімейного утримання. Зазначена Конвенція не достатньо відома в Україні, проте вона заслуговує на увагу у зв'язку з тим, що Конвенція у майбутньому створить єдиний механізм стягнення аліментів за кордоном у більшості держав світу. Актуальність статті полягає в тому, що досягнення Конвенцією максимального поширення у світі відповідає інтересам України, оскільки дозволить гарантувати можливість особам, що проживають в Україні, у першу чергу, громадянам України одержувати аліменти з-за кордону у спрощеному порядку завдяки налагодженому механізму взаємодії центральних органів держав та інших компетентних органів.

Новизна роботи полягає у тому, що наразі відсутній комплексний аналіз положень Конвенції українськими та російськими науковцями.

Слід зазначити, що Конвенція про міжнародне стягнення аліментів на дітей та інші