

Упродовж 3 місяців 2014 року підрозділами КМСД за невиконання батьками або особами, що їх замінюють, обов'язків щодо виховання дітей було притягнуто до адміністративної відповідальності за ст. 184 КУпАП 290 осіб, за вчинення насильства у сім'ї (ст.173-2 КУпАП) – 55 осіб (у т.ч. 6 неповнолітніх осіб).

На жаль, аби викоринити насильство щодо неповнолітніх із повсякдення українських сімей, самої лише злагодженої роботи правоохоронних органів та інших структур недостатньо. Насамперед, у суспільстві повинно визріти усвідомлення серйозності цієї проблеми. За цим усвідомленням закономірно відбуватиметься й корекція процесу сімейного виховання. Із підвищенням педагогічної культури батьків зникне потреба у фізичному покаранні дитини, а отже – й у необхідності на рівні держави усувати наслідки такого виховання.

ДЕЯКІ ВІКТИМОЛОГІЧНІ ПРОБЛЕМИ ЗЛОЧИНІВ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Корчинський В.О., кандидат юридичних наук, доцент, професор кафедри кримінально-правих дисциплін ННІПП НАВС

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

Останнім часом Державна автомобільна інспекція констатує стабільну тенденцію до зменшення кількості дорожньо-транспортних подій з тяжкими наслідками. Так за даними Департаменту ДАІ МВС, в 2013 році кількість дорожньо-транспортних подій (далі ДТП) з тяжкими наслідками, в результаті яких були загиблі і постраждалі, зменшилася на 15,1% в порівнянні з показниками минулого року. Зокрема, в 2013 році в ДТП загинуло на 14% менше людей, ніж у 2012 році (4523 проти 5260), і на 15,5% менше травмовано (38 113 проти 45 128 у 2009 році). У результаті вжитих заходів, вдалося зберегти життя 737 учасникам дорожнього руху та попередити травмування понад 7 000 осіб.

Разом з тим статистика ДТП в Україні невтішна: щодоби в автоаваріях гинуть 14 осіб і травмуються більш як 100 учасників дорожнього руху. Середній вік загиблих і травмованих 35-40 років. За результатами Національного дослідження, проведеного на замовлення Всеукраїнської громадської організації «Асоціація безпеки дорожнього руху», три чверті респондентів глибоко стурбовані поточним станом безпеки дорожнього руху в Україні та вважають, що така ситуація становить реальну небезпеку для життя. Тобто ми втрачаємо на дорогах основу економічного потенціалу держави.

Про актуальність зазначеної тематики свідчить незадовільна обстановка в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в країні й у світі. Згідно Доповіді ВООЗ «Про стан безпеки дорожнього руху в світі» на 1 млн. автомобілів у США припадає близько 163 жертв, у той час як в Україні 961. За показником смертності внаслідок ДТП Україна посідає четверте місце в Європі та друге за участю пішоходів. За оцінками Світового банку, щорічні втрати української економіки від дорожньо-транспортних подій сягають 5 млрд. доларів США.

Значна частина злочинів проти безпеки дорожнього руху скоюється в результаті неадекватної поведінки жертви, що обумовлює необхідність вивчення особистості, механізму поведінки та її мотивації. У кримінології особистість потерпілого розглядається через категорію вітимності як складного соціально-психологічного явища, що характеризує потерпілих від злочинів і включає такі поняття: вітимність як сукупність соціально-психологічних властивостей особи, пов'язаних з особливостями соціалізації останньої; професійна та рольова вітимність; вікова вітимність як біофізична властивість особи; «вітимна патологія» як наслідок паталогічного стану особи; індивідуальна, видова, групова і масова, особисто-психологічна вітимологія.

На початку дев'яностих років двадцятого століття в Україні з'являються перші наукові дослідження вчених-кримінологів Джужи О.М., Моїсєєва Є.М., Лихолоба В.Г., Веселухи В., Тулякова В.О. про жертву злочину, її захист відповідно до міжнародних стандартів, запобігання злочинності через обмеження вітимізації та зміну соціально-правової активності громадян.

Вітимологічним питанням злочинів проти безпеки дорожнього руху присвячена незначна кількість публікацій, зокрема В.А. Мислового, І.Л. Овруцького, М.В. Скрипченка, Л.В. Франка.

Дослідження свідчать, що залежно від ролі в дорожньому русі потерпілі від порушень правил дорожнього руху розподіляються таким чином: водії - 25,4%, пасажери - 31,3%, пішоходи - 40,4%, велосипедисти - 1,9%, інші особи - 1,0%. Найбільш уразливою групою потерпілих є пішоходи (40,4%), адже вони найбільш чисельні учасники дорожнього руху. Більше половини потерпілих водії та пасажери.

Із загальної кількості водіїв учасників ДТП, які стали потерпілими від порушень правил безпеки дорожнього руху, 96,0% складають чоловіки і 4,0% жінки.

Найбільша кількість водіїв, потерпілих у ДТП особи віком від 25 до 45 років (52,2%), до особливостей яких відносять перевагу емоцій над розсудливим аналізом ситуації, відсутність достатнього досвіду керування транспортом, сподівання на швидкість реакції, схильність до невиправданого ризику, коли необхідно вживати заходів для запобігання аварійній ситуації.

При цьому самим небезпечним проявом вітимності є умисне ігнорування водіями правил безпеки дорожнього руху. На можливість

водія стати потерпілим також впливає його стан, тобто сукупність психічних і фізіологічних факторів, що утворюють певне фізичне та емоційне самопочуття. На нього впливають різні фактори, серед яких, у першу чергу, алкоголь, наркотики та ін.

Праця водія, як напружений вид діяльності, викликає стомлення, погіршення психічного стану, яке нерідко є фактором, що обумовлює порушення правил безпеки дорожнього руху. За спостереженнями, близько 24% водіїв при керуванні транспортними засобами періодично перебувають у втомленому стані, що має повсякденний характер або такий, що поступово накопичується. Таким чином, головна роль у віктимній поведінці водіїв належить соціальним властивостям особи.

Проблема, що нами розглядається, не може бути вичерпно досліджена без урахування пішоходів як потерпілих у сфері дорожнього руху. Без перебільшення можна стверджувати, що від їх поведінки залежить стан аварійності, оскільки саме вони частіше стають потерпілими в ДТП. Питома вага пішоходів-потерпілих є досить високою і становить щорічно майже 40% усіх ДТП в Україні.

Віктимологічні характеристики цих учасників дорожнього руху виглядають таким чином: чоловіки 65,8%, жінки 34,2%, що дає підстави стверджувати про підвищення віктимності пішоходів-чоловіків. Вона обумовлена природою чоловіків, які більш схильні до ризику та небезпеки, а ризик жінок рідше має усвідомлений характер.

Пішоходи всіх вікових груп, серед яких значну частину становлять неповнолітні (23,2%), щорічно є потерпілими близько 6 тис. ДТП, у яких гине близько 300 дітей та 5 тис. одержує травми. Це одне з найбільш поширених явищ, жертвами якого стають діти.

Очевидно, що вивчення віктимологічних особливостей потерпілого у злочинах проти безпеки дорожнього руху визначаються даними, що характеризують особу потерпілого, відбивають її стать, вік, місце мешкання, вид порушення правил дорожнього руху та ін.

Однак, на наш погляд, такі дані не можуть розкрити деякі суттєві аспекти віктимологічних особливостей особи потерпілого, оскільки в ситуації ДТП необхідно вивчати не тільки зовнішній бік поведінки потерпілого.

Проблема повинна вирішуватись шляхом дослідження не тільки характеру зовнішньої поведінки потерпілого в дорожньо-транспортній ситуації, а й враховувати суб'єктивні, внутрішні якості особи (правосвідомість, мотивацію тощо), які в сукупності з об'єктивними обставинами обумовлюють виникнення цих деліктів.

Попередження віктимності пішоходів-потерпілих передбачає глибоке знання структури й мотивації їх поведінки. Тому всебічне вивчення соціальних, психофізіологічних та інших якостей потерпілого є тією центральною ланкою, що визначає найбільш важливі напрямки дослідження особи потерпілого та профілактики дорожньо-транспортних злочинів.