

Наступним виявом деформаційних змін є перенесення стилю «службового» спілкування, на «позаслужбові» стосунки з безпосереднім соціальним оточенням. Таке перенесення спочатку здійснюється мимовільно.

Найменш проявленим виявом у сапсанівців є зміни у так званому образі «Я». Мається на увазі система уявлень особи про саму себе, яка виконує функцію правоохоронця.

Отже на ефективність діяльності сапсанівців при забезпеченні правопорядку суттєво впливають такі психологічні чинники, як «стереотип правоохоронця» в свідомості студентів, публічність, конфліктність, суперечливість діяльності, деформація. Враховуючи реальну ймовірність деформації з її негативними соціальними і особистими наслідками відділом психологічної корекції та реабілітації СКПП «Сапсан» проводяться спеціальні запобіжні та корекційні заходи.

**Дячук Василь Іванович**

викладач кафедри кримінально-правових  
дисциплін та профілактики злочинів  
Академії управління МВС, магістр права,  
полковник міліції

### **Нормативно-правове регулювання профілактики дорожньо-транспортних пригод**

На сьогодні і далі однією з серйозних та актуальних для суспільства проблем залишається забезпечення безаварійної експлуатації автомобільного транспорту, вирішення якої спрямоване, у першу чергу, на збереження життя та здоров'я людей.

Не новина, що з кожним роком на автошляхах держави швидкими темпами зростає кількість автотранспорту, що разом з низько ефективною профілактичною роботою з боку працівників ДАІ та поки що не досконалим законодавством у цій галузі призводить до збільшення ДТП, зокрема, з тяжкими наслідками. Така тенденція, у свою чергу веде до збільшення кількості порушених кримінальних справ про злочини, пов'язані з ДТП та значного навантаження на слідчі підрозділи і окремих слідчих, які спеціалізуються на розслідуванні справ зазначеної категорії.

Дорожньо-транспортні пригоди завдають значних збитків як державним установам, так і окремим громадянам. А тому боротьба з правопорушеннями і злочинами у сфері безпеки дорожнього руху є важливим загальнодержавним завданням. У його вирішенні одне з чільних місць займає діяльність органів досудового слідства, дізнання, Державтоінспекції та підрозділів автотехнічної експертизи ОВС, спрямована на швидке й повне розкриття злочинів, пов'язаних з ДТП, установлення винних осіб та виявлення причин і умов, що сприяють учиненню ДТП.

Як відомо, щорічно в державі в дорожньо-транспортних пригодах гине понад 6 тис. людей, що удвічі більше, ніж при навмисних убивствах, понад 40 тис. отримують травми різного ступеня тяжкості. Кожні 11 хвилин трапляється дорожньо-транспортна пригода. Майже кожні 1,5 години гине людина. У середньому за добу внаслідок ДТП гине 17 і дістає поранень 125 осіб. Крім того, значно зросла кількість пригод, учинених водіями в стані алкогольного сп'яніння, у тому числі з тяжкими наслідками.

Для організації взаємодії органів і підрозділів внутрішніх справ України при документуванні та розслідуванні дорожньо-транспортних пригод Міністром внутрішніх справ підписано наказ № 460-2008, яким затверджено відповідну інструкцію. Положеннями згаданої інструкції передбачається врегулювання професійних відносин між слідчими та працівниками інших галузевих служб МВС, зокрема експертів-автотехніків на різних стадіях кримінального процесу, починаючи від надходження до органу внутрішніх справ заяв і повідомлень про злочин до оперативного супроводження кримінальних справ при їх розслідуванні та судовому розгляді.

Практика показує, що переважна більшість автопригод трапляється з вини водіїв транспортних засобів. Тому посилення каральних санкцій за грубі порушення Правил Дорожнього руху України (керування транспортним засобом в стані сп'яніння, перевищення дозволеної швидкості, проїзд на забороняючий сигнал світлофора та ін.), повернення до практики застосовування стосовно порушників ПДР України штрафних санкцій на місці пригоди, внесення до особливої частини Кримінального кодексу України норми, яка б передбачала кримінальну відповідальність водіїв за повторне керування транспортним засобом в стані

сп'яніння (як закінчений злочин), враховуючи адміністративну приюдицію, а також доповнення до статті 135 КК України, оскільки остання практично не діє, частиною 4, у якій необхідно передбачити відповідальність водіїв безпосередньо за вчинення ДТП, які залишили місце пригоди з потерпілими незалежно від тяжкості наслідків, суттєво вплинуть на особисту дисциплінованість водіїв транспортних засобів та зменшення автоаварій з тяжкими наслідками.

До цього ж Правила Дорожнього руху України повинні бути приведені у відповідність до Міжнародної конвенції „Про дорожній рух» 1968 року, в якій містяться положення щодо організації дорожнього руху; вимоги до транспортних засобів, що допускаються до міжнародного руху; вимоги до зразків посвідчень водіїв і порядку їх видачі; вимоги до водіїв та інш.

Актуальною проблемою є поки що не досить якісне в деяких областях документування обставин дорожньо-транспортних пригод.

До цього часу є численні випадки направлення слідчо-оперативних груп для документування ДТП не в повному складі (без участі спеціалістів-автотехніків, працівників ДАІ, карного розшуку, тощо), а також не забезпечення відеокамерами відділів з розслідування злочинів, пов'язаних з ДТП, наявність яких дозволила би підвищити якість документування наслідків автопригод.

Суттєвою проблемою залишається виконання підрозділами автотехнічної експертизи НДЕКЦ та КНІСЕ експертиз в кримінальних справах про ДТП понад строки, передбачені наказом МВС України № 682-1999 «Про затвердження Настанови про діяльність експертно-криміналістичної служби МВС України». Так, в Україні понад два місяці триває виконання біля 80 експертиз, понад 6 місяців – біля -20 та понад рік – 3, що вкрай неприпустимо.

Потребує негайного вирішення питання щодо неякісного стану автошляхів а також випуск в експлуатацію технічно несправного транспорту. Однією з причин виникнення пригод є порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху, а саме порушення правил утримання шляхів, проведення їх будівництва та реконструкції.

Дане питання щодо утримання доріг є проблемним в цілому в державі. Здійснення контролю за дотриманням правил утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та правил користування, відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 14.04.1997 № 341 «Про положення про Державну автомобільну інспекцію МВС», покладено на працівників ДАІ. Але такий контроль здійснюється неналежним чином. Так у значній більшості місця ДТП оглядаються без участі інженерів ДАІ та представників дорожньо-комунальних служб, що ускладнює можливість оперативно визначитися із подальшою перспективою у прийнятті обґрунтованого рішення. Акти обстеження автодоріг складаються, але лише одиниці направляються до слідчих підрозділів для прийняття рішення у порядку ст. 97 КПК та вирішення питання про порушення кримінальної справи за ст. 288 КК. В зв'язку з цим протягом 2008 року в провадженні слідчих органів внутрішніх справ знаходилося лише декілька таких справ.

У випадках виявлення незадовільних дорожніх умов, які призвели до скоєння ДТП, необхідно організувати вжиття заходів адміністративного впливу до винних у цьому осіб, надання приписів у відповідні експлуатаційні служби для усунення недоліків та відновлення нормальних умов дорожнього руху. Постійно контролювати виконання власниками автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів вимог безпеки дорожнього руху.

Усунення законодавчим шляхом вказаних недоліків або внесенням змін до правил дорожнього руху України буде, як уявляється, сприяти дотриманню законності при вирішенню проблеми нормативно-правового регулювання профілактики правопорушень та злочинів даної категорії.