

Сферу господарських відносин становлять господарсько-виробничі, організаційно-господарські та внутрішньогосподарські відносини.

Господарська діяльність, що здійснюється для досягнення економічних і соціальних результатів з метою одержання прибутку, є підприємництвом, а суб'єкти підприємництва — підприємцями. Господарська діяльність може здійснюватись і без мети одержання прибутку (некомерційна господарська діяльність) [1].

Висновок:

Господарська діяльність відіграє в Україні велику роль. Україна могутча і родюча країна на корисні копалини, родюча земля, розвинута промисловість майже в усіх напрямках, багато чого йде на експорт до багатьох країн світу, що дуже добре для країни і для бюджету. Але за багатьма українськими комунальними підприємства потрібен жорсткий контроль, тому що без нього підприємство занепадає. Також мають місце в господарській діяльності і приватні підприємства які також заробляють багато грошей, яскравим прикладом є приватна пошта «Нова пошта» яка з'явилась досить нещодавно, але користується великим попитом серед громадян, тому що це комфорт, швидкість і зручність. Але державній пошті «Укрпошта» після приходу приватних товаришів довелось зробити теж ряд змін, що добре впливає.

Бібліографічні посилання:

1. Білоус Ж. Деякі проблеми визначення умов господарського договору. /Предпринимательство, хозяйство и право. — 2000 — № 5
2. Господарський кодекс України. — К.» Атіка» 2003 р.
3. Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності». — 2000

Лесько Вікторія Олександрівна,
курсант четвертого курсу ФПФОДР
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ
Науковий керівник:

Коваленко Андрій Васильович,
кандидат юридичних наук, доцент,
завідувач кафедри цивільного права та процесу
Дніпропетровського державного університету
внутрішніх справ

ПРОВЕДЕННЯ ТРАСОЛОГІЧНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ ПІД ЧАС ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Кожного року в Україні збільшується кількість дорожньо-транспортних пригод, наслідком яких є тілесні ушкодження різного ступеня тяжкості або смерть потерпілих. Переважна більшість їх стається внаслідок порушення водіями транспортних засобів встановлених правил. Так, у 2015 році зареєстровано 11937 випадків порушення правил безпеки дорожнього руху, у 2016 році - 13526, що свідчить про їх збільшення на 13 %. Причому відсоток розкриття у 2015 році становив 66 %, у 2016 - 65,8 %. У 2015 році від ДТП постраждало 15082 особи (з них загинуло 3961), у 2016 році - 16553 (загиблих - 4320), динаміка - майже 10 % [1].

У сучасній практиці розслідування кримінальних правопорушень за фактами дорожньо-транспортних пригод призначення і виробництво

комплексних судово-медичних і транспортно-трасологічних експертиз (досліджень) стало набувати все більш поширеного характеру. Так, за результатами досліджень П.В. Плевинскис [2], з 500 і більше експертиз, проведених протягом року відділом комісійних експертиз Одеського обласного бюро судово-медичної експертизи (СМЕ), близько 15% займають комплексні експертизи по зазначеній категорії справ. При цьому, більшість комплексних експертиз даної категорії призначається у випадках наїзду транспортних засобів на пішоходів. Як свідчать літературні джерела, цей вид травми зустрічається досить часто і становить від 32 до 70 % усіх автомобільних травм зі смертельним виходом.

У вказаних випадках перед експертами постають типові питання щодо: - взаєморозташування транспортного засобу і тіла потерпілого в момент їх первинного контактування, в який бік і частину тіла припав первинний удар транспортним засобом; - між якими частинами транспортного засобу і тіла пішохода стався первинний контакт, які ушкодження при цьому виникли на тілі пішохода і на транспортному засобі; - який механізм подальшого контактування між автомобілем та пішоходом, які ушкодження при цьому виникли на тілі пішохода і транспортному засобі [3].

На сьогодні в Україні є шляхи вирішення деяких типових труднощів при проведенні одноосібних судово-медичних експертиз у випадках наїзду автомобіля на пішохода зі смертельним виходом [4]. Однак, нижче наведені випадки із практики, які засвідчують аспекти розв'язання проблемних питань щодо механізму виникнення тілесних ушкоджень при зіткненні пішохода з бічною частиною рухомого автомобіля (тангенційне зіткнення).

Слід зазначити, що трасологічна експертиза буває двох видів: а) експертиза механічних пошкоджень одягу, під час якої встановлюється характер і механізм їх виникнення, вирішуються питання, які стосуються ідентифікації (ототожнення) знаряддя зі слідами, що є на одязі, тощо. Слід мати на увазі, що оскільки внаслідок злочинних порушень вимог законодавства про охорону праці завжди мають місце тілесні ушкодження (або смерть потерпілого), то перед проведенням експертизи механічних пошкоджень одягу, як правило, проводиться судово-медична експертиза. Тому, якщо було проведено, наприклад, судово-хімічну, судово-біологічну, судово-медичну та інші експертизи одягу, слідчий повинен повідомити про це експерта; б) експертиза нашарувань на одязі (взутті). З експертами з інших спеціальностей можуть вирішуватися питання щодо дослідження нашарувань на одязі (взутті) — ґрунту, плям від фарби, па ливно-мастильних матеріалів тощо. Під час експертизи може бути встановлено механізм і послідовність утворення таких нашарувань.

Під час розслідування кримінальних правопорушень щодо дорожньо-транспортних пригод, важливо отримати відповіді на наступні запитання:

- чи мав водій, у ситуації, яка склалась технічну можливість запобігти дорожньо – транспортній пригоді, діючи відповідно до вимог Правил дорожнього руху України;

– чи наявні у водія певні невідповідності вимогам Правил дорожнього руху України, які знаходились з технічної точки зору у причиновому зв'язку з виникненням події дорожньо – транспортної пригоді.

Відповісти на ці запитання неможливо без встановлення механізму ДТП, тобто справжніх обставин ДТП.

Механізм зіткнення транспортних засобів — це комплекс пов'язаних об'єктивними закономірностями обставин, що визначають процес зближення транспортних засобів перед зіткненням, їх взаємодія під час удару та подальший рух до зупинки. Аналіз цих обставин дозволяє встановити

взаємозв'язок між окремими подіями, заповнити відсутні ланки і визначити технічну причину події [5].

Відповідно до визначення механізм зіткнення транспортних засобів у загальному випадку можна поділити на три стадії: зближення транспортних засобів перед зіткненням, їх взаємодія під час удару та відкидання, тобто рух після зіткнення.

Друга стадія механізму зіткнення транспортних засобів — взаємодія — залежить від виду зіткнення, що визначається характером удару, який, у свою чергу, характеризується кутом між подовжніми осями транспортних засобів у момент зіткнення. Кут, про який йдеться, може бути встановлений під час проведення транспортно-трасологічної експертизи.

Загалом транспортна трасологія — це підрозділ трасології (розділу науки криміналістики), в якому вивчаються закономірності відображення у слідах інформації про подію ДТП та її учасників, способи виявлення слідів транспортних засобів і слідів на транспортних засобах, а також прийоми вилучення, фіксації і дослідження інформації, що відобразилася в них [6, с. 6].

Таким чином, головними завданнями транспортно-трасологічної експертизи є: – ідентифікація за слідами, залишеними транспортним засобом, певного його зразка або встановлення його типу, моделі;

– визначення взаємного розташування транспортних засобів у момент їх контакту;

– визначення місця зіткнення транспортних засобів і місця наїзду на перешкоду (пішохода);

– встановлення механізму утворення слідів;

– розташування транспортних засобів відносно проїжджої частини у момент контакту.

Ці завдання вирішуються шляхом дослідження слідів, виявлених на місці дорожньо-транспортної події, ушкоджень транспортних засобів. Тому призначати транспортно-трасологічну експертизу доцільно лише тоді, коли є можливість надати експертові об'єкти, які знаходилися в контакті, або матеріали справи, в яких зафіксовані сліди [7].

Таким чином, проведення трасологічної експертизи під час дорожньо – транспортних пригод відіграє важливу роль у розслідуванні та розкритті кримінальних правопорушень. Трасологічна експертиза дає можливість ідентифікувати транспортний засіб за залишеними ним слідами, визначити місце заткнення транспортних засобів, наїзду на пішохода, встановити механізм утворення слідів. Однак, призначати трасологічну експертизу під час дорожньо – транспортних пригод можливо лише тоді, коли наявна можливість надати експертові ті об'єкти, які перебували в контакті з транспортним засобом, або на яких безпосередньо зафіксовані відповідні сліди. Трасологічну експертизу при ДТП доцільно проводити одразу після вчинення кримінального правопорушення, оскільки сліди, залишені на місці події можуть бути втрачені.

Бібліографічні посилання:

1. Генеральна прокуратура України. Електронний ресурс. Режим доступу : [<http://www.gp.gov.ua/>].
2. Плевинскис П.В. Исходные данные и алгоритм работы экспертов при проведении комиссионных судебно-медицинских экспертиз и транспортно-трасологических в случаях наезда автомобиля на пешехода экспертиз / Плевинскис П.В.//Судово-медична експертиза. – 2013. - №2.-С. 8-11
3. Грязін В.І., Гіжевський В.К., Роцин О.І. Підготовка та призначення судових експертиз. Посібник. Київ, Видавництво «Школа», 2004. – 56 с.

4. Плевинскис П.В. Некоторые типичные трудности при проведении единоличных судебно-медицинских экспертиз в случаях наезда автомобиля на пешехода со смертельным исходом/ Плевинскис П.В.//Судовомедична експертиза. – 2015. - №1.-С. 59-62
5. Шевцов С.О. Дорожньо-транспортні події. Критерії оцінки дій водія / С.О. Шевцов, К.В. Дубонос. — Харків : Факт, 2003. — 176 с., с. 12
6. Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях (диагностические исследования) : метод. пособ. для экспертов, следователей и судей / [Грановский Г.Л., Корухов Ю.Г., Горская И.В. и др.]. — М. : МЮ СРСР, ВНДІСЕ, 1988
7. Інструкція про призначення та проведення судових експертиз, затверджена наказом Міністерства юстиції України від 08.01.1998 № 53/5 (у редакції наказу Міністерства юстиції України від 26.12.2012 № 1950/5) [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0705-98>

Питюренко Костянтин Дмитрович,
курсант четвертого курсу ФПФОДР
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ
Науковий керівник:

Коваленко Андрій Васильович,
кандидат юридичних наук, доцент,
завідувач кафедри цивільного права та процесу
Дніпропетровського державного університету
внутрішніх справ

ЗОБОВ'ЯЗАННЯ, ЯКІ ВИНИКАЮТЬ ІЗ ДОГОВОРУ ПРОКАТУ

В умовах сьогодення поширеними є випадки коли особа не в змозі придбати собі ту чи іншу річ. У цих випадках Цивільним кодексом України(далі-ЦК України) передбачено такий варіант як отримання речі у прокат.

Проблематику складання договору прокату розглядали видатні вчені, такі як, Луц В.В., Харитонов Є. О., Вітрянській В.В., Бондар В.Я., Романцев Ю.В, Панченко М.І. та інші.

Договір прокату на сьогодні є одним із різновидів договору найму та регулюється главою 58 ЦК України. Термін "прокат" застосовувався і в дореволюційному законодавстві, правда, там він використовувався лише як одна з назв договору майнового найму. За словами Д. І. Мейера, договір майнового найму мав декілька назв, різниця у застосуванні яких полягала в тому, що кожна з цих назв, визначаючи один і той самий договір майнового найму, надавала вказаному договору особливий відтінок, і, зокрема, словом "прокат" іменувався зазвичай найм меблів, одягу та іншого рухомого майна[1,с. 164]

У ЦК УРСР 1963 р. договорі побутового прокату присвячувалися окремі статті (273-276). За договором побутового прокату, відповідно до ст. 273 ЦК УРСР державні, кооперативні та інші громадські організації надають громадянам у тимчасове користування за плату предмети домашнього вжитку, музичні інструменти, спортивний інвентар, легкові автомобілі та інше майно [2]. На сьогодні визначення договору прокату надається ст. 787 ЦК України, відповідно до якої за договором прокату наймодавець, який здійснює підприємницьку діяльність з передання речей у найм, передає або