

Солод В.Ю.,
студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Рощина І.О., к.ю.н.

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ВСТАНОВЛЕННЯ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВОЇ СУТНОСТІ ОБ'ЄКТИВНИХ ОЗНАК ЗЛОЧИНУ, ПЕРЕДБАЧЕНОГО СТ. 276 КК УКРАЇНИ "ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО, ВОДНОГО ЧИ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ"

В сучасних умовах розвитку суспільства транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення і суспільного виробництва в перевезеннях.

Україна має досить велику і розвинуту транспортну систему, зв'язану з багатьма країнами світу. Цю систему складають повітряний, морський, річковий, залізничний, автомобільний, магістрально-трубопровідний транспорт, метрополітени, розвинута сітка міського та позаміського електричного та різноманітного відомчого транспорту [1].

З розвитком транспорту збільшується потужність транспортних засобів та швидкість їх руху, що має важливе значення для розвитку суспільства. Проте це викликає і негативні явища, оскільки більш тяжкими стають наслідки транспортних аварій, в яких гинуть люди, знищуються матеріальні цінності.

Серед правових заходів у боротьбі зі злочинами на транспорті важливе значення має правильне застосування норм кримінального, кримінально-процесуального законодавства тощо.

Дослідженню об'єктивних ознак злочинів, що посягають на безпеку руху та експлуатацію транспорту присвятили свої праці такі вчені, як Б. Боровський, В. Василенко, М. Грінберг, Б. Даніельбек, П. Замосковцев та ін.

Однак, через невизначеність у поглядах вчених щодо об'єкту та об'єктивної сторони злочину, передбаченого ст. 276 КК України, однією з головних проблем залишається точне встановлення їх об'єктивних ознак.

Як свідчить аналіз слідчої, судової та прокурорської практики, при застосуванні норми, передбаченої ст. 276 КК України трапляються помилки, які порушують принципи і завдання кримінального закону. Для

їх попередження важливе значення має узагальнення і вивчення практичного досвіду правоохоронних органів, використання рекомендацій судової практики Верховного Суду України, наукових досліджень фахівців з цієї проблеми.

Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту полягає у вчиненні дій, заборонених такими правилами, чи навпаки, у невиконанні дій, які належить вчинити відповідно до нормативне закріплених вимог. [2]

Наслідки у вигляді створення небезпеки для життя чи здоров'я людей або настання інших тяжких наслідків (ч. 1 ст. 276 КК) – це такі зміни в навколишньому світі, насамперед в технічному стані транспортних засобів та інших об'єктів транспортної інфраструктури, в обстановці руху (зокрема взаємному розташуванні транспортних засобів), в стані, в якому перебувають особи, що керують.

Створення небезпеки, як наслідок злочину, передбачає виникнення не абстрактної, а реальної можливості заподіяння шкоди.

Небезпека повинна загрожувати не будь-яким цінностям, а прямо названим в диспозиції ч. 1 ст. 276 КК. Тобто порушення має бути таким, внаслідок якого можуть статися загибель людей або настати інші тяжкі наслідки (зокрема тяжкі тілесні ушкодження, велика матеріальна шкода, перерва у роботі транспорту).

Оскільки заподіяння легкого тілесного ушкодження з необережності за загальним правилом не є кримінально караним, то реальне заподіяння такої шкоди внаслідок аварії на транспорті не тягне кримінальної відповідальності [3].

Причинний зв'язок між порушенням правил безпеки руху або експлуатації транспортних засобів, а також недоброякісним ремонтом і передбаченими ст. 276 КК наслідками є тоді, коли дія або бездіяльність закономірно, з необхідністю потягли за собою настання наслідків.

Кваліфікуючими ознаками злочину є заподіяння ним: 1) потерпілому середньої тяжкості чи тяжких тілесних ушкоджень; 2) великої матеріальної шкоди (ч. 2 ст. 276 КК), а особливо кваліфікуючою – загибель людей (ч. 3 ст. 276 КК).

Велику матеріальну шкоду становлять вартість знищених транспортних засобів чи витрати на ремонт пошкоджених тощо. Шкода для визнання її великою має бути, принаймні, не меншою, ніж шкода, визначена великою у КК стосовно злочинів проти власності, критерії якої закріплено в примітці 3 до ст. 185 (шкода, яка перевищує в 250 і більше разів неоподатковуваний мінімум доходів громадян на момент вчинення злочину).

На нашу думку вважаємо доречним висловлення пропозиції, спрямованої на внесення змін до ч. 1 ст. 276 КК України, там де вказується про "створення небезпеки для життя" Законодавцю необхідно або максимально конкретизувати та чітко визначити в законі те, які дії слід вважати "створенням небезпеки для життя або здоров'я людей", або взагалі декримінувати це діяння, передбачивши за його вчинення адміністративну відповідальність.

З метою покращення якості розкриття та розслідування злочинів даної категорії є доцільним вдосконалення та законодавче врегулювання відомчого контролю та прокурорського нагляду за додержанням законів у діяльності слідчого у вказаній категорії кримінальних справ.

Література:

1. Закон України "Про транспорт" від 10 листопада 1994 р. // Закони України.— Том 7.— К., 1997.—с. 393-405.
2. Мельник М.І. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України.— 6-те вид., переробл. та доповн. / М.І. Мельник, М.І. Хавронюк. — К.: Юридична думка, 2010.— 1236 с.
3. Постанова Пленуму Верховного Суду України №7 від 23 грудня 2005 р. "Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті".

УДК 343.34(043.2)

Терещенко О.С.,
студентка,

Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Хорт І.В., старший викладач

ТЕРОРИСТИЧНИЙ АКТ У ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ: МІЖНАРОДНІ АСПЕКТИ КРИМІНАЛЬНОГО ПРОВАДЖЕННЯ

Актуальність теми дослідження зумовлена необхідністю вивчення і узагальнення міжнародного досвіду притягнення до відповідальності за терористичний акт у галузі цивільної авіації, задля визначення прогалин у чинному законодавстві щодо цього виду злочинів. Цій проблематиці присвячені роботи відомих учених, таких як С. Хантінгтон, С. Хофф-

ман, серед українських учених – В. Антипенко, В. Крутов, В. Ліпкан, С. Телешун та ін.

В Англії дані справи розглядають суди: магістратські, Суд Корони, кримінальне відділення Апеляційного суду, Апеляційний комітет палати лордів. Якщо свідок, який з'явився, відмовляється давати показання, суддя має право взяти його під варту на тиждень. Засідання суду, на якому ведеться допит, закриті. Ця суперечка має бути вирішена судом – малим журі з 12 присяжних засідателів. [4, 152]

Після вибухів у лондонському метро в липні 2007 на обговорення в парламент Великобританії був висунутий законопроект, допускав:

- застосування катувань як методу допиту осіб, підозрюваних у причетності до терактів;
- спеціальне судочинство і таємне попереднє слідство;
- кримінальну відповідальність за будь-які форми "непрямого підбурювання" до екстремізму в усній, друкованій або електронній формі;
- ривале утримання під вартою підозрюваних в тероризмі;
- закриття культових закладів, використовуваних для розпалювання екстремістської діяльності.

Ці заходи отримали вкрай негативну оцінку з боку багатьох країн, однак виявилися ефективними в конкретних політичних умовах, а через 3 роки поправки були скасовані.

Щодо кримінального провадження в справах про терористичний акт в цивільній авіації в арабських країнах широко відомо не так багато. Об'єктивно дати оцінку заходам, вживаним там, можна тільки 'рунтуючись на аналізі законодавчої бази. Велика частина внутрішньої стратегічної інформації не надається розголосу – і це елемент національної політики. У минулому році Human Rights Watch опублікувала доповідь про внутрішню безпеку в Саудівській Аравії. Що стосується об'єктивних показників – чисельності затриманих за підозрою в тероризмі, строками їх утримання під вартою та іншим технічним моментам – Саудівська Аравія витримує досить високий європейський, можна навіть сказати демократичний рівень поваги до прав особистості. Проте залишається незрозумілим, що відбувається в тюрмах, реабілітаційних центрах та залах судових засідань цієї країни. [3,64]

Провадження у кримінальній справі про терористичний акт в цивільній авіації у Франції відкривається з "поліцейської" стадії дізнання. Якщо в Україні дізнання визнається формою досудового розслідування, що завжди виникає за стадією порушення кримінальної справи, то у Франції традиційно існує інший підхід до дізнання. У кримінальному процесі даної країни, по-перше, немає поняття "попереднє розслідуван-