

номічною ознакою майно характеризується тим, що воно має певну мінову та споживчу вартість. За юридичною ознакою майно має бути чужим для винного, тобто має належати на праві власності інфому суб'єкту права власності [1, с. 492-493].

Інформації властиві всі вищепераховані ознаки фізичного, економічного та юридичного характеру. Тому тепер необхідним є вирішити чи є інформація матеріальною цінністю?

Ст. 1 чинного Закону України "Про інформацію" розкриває дану категорію як будь-які відомості та/або дані, які можуть бути збережені на матеріальних носіях або відображені в електронному вигляді. Дане визначеність вказує на матеріальність інформації, тобто її зафіксованість на певному матеріальному носіїві [2].

З огляду на зазначене можна дійти висновку про те, що "інформація" – це відомості, що не можуть існувати без носія – певного матеріального "об'єкта". У кримінально-правовій доктрині ставлення вчених до матеріальності інформації є неоднозначним.

Одна група вчених, до яких відноситься О. В. Смаглюк, визнає матеріальний характер інформації та обґрунтовує можливість визнання комп'ютерної інформації предметом шахрайства, проте лише тієї, що знаходиться в пам'яті комп'ютера чи на інших електронних носіях, а також інформацію, яка містить різноманітні відомості і становить комерційну таємницю.

О. О. Мазуренко, як представник іншої групи вчених, вважає інформацію нематеріальним благом, але при цьому він вважає, що вона може виступати предметом злочинів проти власності, у разі її закріплення на матеріальному носіїві.

На нашу думку, інформація є матеріальним благом, адже вона завжди в той чи інших спосіб закріплена на матеріальному носіїві, знаходить через нього своє вираження та форму обігу. У той же час цінність для суб'єктів правовідносин становить те, що знаходиться на носіїві інформації, а не він сам по собі як такий, тобто первинний інтерес полягає в змісті, а не в зовнішній оболонці, вартість інформації жодним чином не зміниться у разі використання іншої форми її відображення.

Таким чином інформація на сьогодні в повній мірі може виступати предметом злочинів проти власності, адже їй властиві всі ознаки майна, вироблені кримінально-правовою доктриною.

В таких умовах виникає потреба адаптувати законодавство до вимог, які висувуються часом і зростанням ролі інформації в світі. Необхідним є однозначне визначення інформації з акцентуванням уваги на те, що вона є об'єктом права власності громадян, юридичних осіб і держави.

Література

1. Кримінальний кодекс України : Науково-практичний коментар / Ю. В. Баулін, В. І. Борисов, С. В. Гавриш та ін.; за заг. ред. В. В. Сташиса, В. Я. Тація. – 3-є вид. – Х., 2007.
2. Про інформацію [Електронний ресурс] : Закон України від 02.10.1992 № 2657-XII. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2657-12>
3. Швець А. Ю. Інформація як предмет злочинів проти власності / А. Ю. Швець // Право і суспільство. – 2010. – №5. – С. 155-160.

УДК 343.222:656.7 (043.2)

Гуменюк К. В.,
студентка,

Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Лихова С. Я., д.ю.н., професор

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАЦІВНИКОМ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

У Законі України від 10. 11.1994 р. "Про транспорт" визначено, що експлуатація транспортної системи в Україні повинна забезпечити безпеку життя і здоров'я громадян, збереження вантажів, що перевозяться, та охорону навколишнього природного середовища. Працівники, які безпосередньо забезпечують безпеку руху транспортних засобів, повинні мати відповідну професійну підготовку і за станом здоров'я бути здатними якісно виконувати свої обов'язки. За порушення правил і норм Закону України "Про транспорт" та інших нормативних актів, які регулюють безпеку руху та ек-

сплуатації різних видів транспорту, законодавством передбачена кримінальна відповідальність. Як показує практика, значна частина авіакатастроф спричинена неналежним ставленням працівників повітряного транспорту до виконання своїх професійних обов'язків. Так, наприклад, по справі за фактом аварії літака АН-24 13 лютого в аеропорту Донецька слідчі встановили, що своїми необережними діями, які знайшли вираз у порушенні правил безпеки руху та експлуатації транспорту, командир екіпажу здійснив злочин, відповідальність за який передбачена статтею 276 Кримінального кодексу України [1].

Стаття 276 Кримінального кодексу України встановлює відповідальність за порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту [2, с. 115]. Основним безпосереднім об'єктом злочину, склад якого передбачений в диспозиції ст. 276, є безпека руху або експлуатації залізничного, водного або повітряного транспорту. Повітряний транспорт – це цивільні повітряні судна, місця для їх приземлення (аеродроми, вертолітні майданчики) з обладнанням, яке забезпечує зліт і посадку літальних апаратів, включаючи засоби зв'язку та керування повітряним рухом, сигнальні вогні тощо.

Об'єктивна сторона злочину, передбаченого ст. 276, включає в себе діяння (порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту; або недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку), наслідки, причинний зв'язок між діянням і наслідками. Порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту полягає у вчиненні дій, заборонених такими правилами, чи навпаки, у невиконанні дій, які належить вчинити відповідно до нормативно закріплених вимог. На повітряному транспорті найпоширенішими є такі порушення, як перевантаження літаючих засобів, недотримання техніки пілотування, невиконання команд осіб, які керують повітряним рухом, неправильні вказівки екіпажам повітряних суден, дозвіл на виліт чи посадку в несприятливих метеорологічних умовах тощо [3, с. 847].

Суб'єкт злочину спеціальний. Це осудна особа, яка досягла 18-річного віку і є працівником залізничного, водного або повітряного транспорту, тобто перебуває у трудових відносинах з відповідним транспортним підприємством, а дії вчинено у зв'язку з виконанням трудових обов'язків по забезпеченню руху чи експлуатації або про-

веденням ремонту транспорту. Суб'єктивна сторона злочину характеризується необережною формою вини. Кваліфікуючими ознаками у цьому складі злочину є заподіяння потерпілому середньої тяжкості чи тяжких тілесних ушкоджень, великої матеріальної шкоди, а особливо кваліфікуючою ознакою є загибель людей.

У ст. 276 Кримінального кодексу України за порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту працівником повітряного транспорту передбачається відповідальність у вигляді виправних робіт на строк до двох років або обмеження волі на строк до трьох років. При наявності кваліфікуючих ознак даного злочину є можливим призначення покарання у вигляді позбавлення волі на строк від двох до семи років, а при особливо кваліфікуючій ознаці – позбавлення волі на строк від п'яти до десяти років [2, с. 115]. Цікавим є аналіз санкцій, що встановлюються за аналогічні злочини в інших країнах колишнього СРСР. Найбільш суворі санкції за це діяння у разі спричинення смерті двох або більше людей передбачені КК Киргизької Республіки – від семи до п'ятнадцяти років позбавлення волі, КК Латвійської Республіки – від трьох до п'ятнадцяти років позбавлення волі, КК Республіки Молдова – від п'яти до п'ятнадцяти років позбавлення волі. Найбільш м'які санкції за це діяння передбачають КК Російської Федерації – до семи років позбавлення волі, КК Республіки Білорусь – від двох до семи років позбавлення волі [4, с. 191].

Отже, порушення працівником повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспорту є суспільно небезпечним діянням, за яке в українському законодавстві передбачене суворе покарання. Тяжкість цього злочину зумовлена його особливою суспільною небезпекою, оскільки він несе ризик масової загибелі людей.

Література

1. Слідство за фактом авіакатастрофи під Донецьком завершено [Електронний ресурс] // Голос столиці. – Режим доступу : http://newsradio.com.ua/2013_08_30/SI-dstvo-za-faktom-av-akatas-trofi-p-d-Donckom-zavershen-V-DEO/
2. Кримінальний кодекс України: чинне законодавство зі змінами та доповненнями станом на 01.06.2013 р. : – (Офіційне видання). – К. : Паливода А. В., 2013. – 188 с.

3. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. – 7-ме вид., переробл. та допов. – К. : Юридична думка, 2010. – 1288 с.

4. Бабанін С. В. Відповідальність за порушення працівником транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспорту за кримінальним законодавством окремих зарубіжних країн / С. В. Бабанін // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. – 2011 р. – № 2. – С. 186-193.

УДК 343.8 (043.2)

Данилевич В. В.,

студент,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Лихова С. Я., д.ю.н., професор

ПРОБЛЕМИ ПРОТИДІЇ ЗЛОЧИННОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

З розвитком суспільних відносин виникають не лише нові додаткові напрями діяльності на залізничному транспорті, які пов'язані з перевезенням пасажирів і вантажів, але й нові види злочинної поведінки.

З подальшим удосконаленням суспільних відносин відповідного удосконалення потребує і сама діяльність залізничного транспорту пріоритетами розвитку якого, стають нарощення транзитного потенціалу, підвищення рівня безпеки, покращення якості транспортних послуг, розвиток інформаційних технологій та удосконалення нормативно-правового й організаційного регулювання.

В результаті дослідження даної теми з'ясувалось, що питання забезпечення безпеки пасажирів, схоронності вантажів, що перевозяться, супроводження поїздів, попередження розкрадань матеріалів верхньої будови колії, засобів електропостачання, сигналізації та зв'язку, а також розукомплектування рухомого складу, є надзвичайно актуальними для залізниці.

Боротьба з транспортними злочинами в сучасних умовах набу-

ває важливого значення, про що свідчить віднесення цих злочинів до самостійного розділу Особливої частини ККУ (розділ XI ст. 276-292) злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту [2, с. 116].

Дослідження офіційних даних кримінально-правової статистики сприяло виявленню низки ознак злочинів на залізничному транспорті серед яких:

а) більша питома вага діянь, передбачених ст. 307 КК України, які невід'ємно пов'язані з наркобізнесом та хабарництвом;

б) менша частка економічних злочинів, виявлених у пріоритетних напрямках;

г) у сфері господарської діяльності – здійснення операцій з металобрухтом; придбання, перевезення, пересилання, ввезення в Україну з метою збуту підакцизних товарів, підроблених грошей, цінних паперів;

г) ядро крадіжок формують крадіжки речей у пасажирів, вантажів, засобів безпеки руху поїздів, розукомплектування рухомого складу. Їх наявність пояснюється особливою роллю залізничного транспорту в переміщенні людей і матеріальних цінностей та наданні послуг різним верствам населення.

Разом з тим виявлено спільні та відмінні ознаки для різних видів злочинів на залізничному транспорті. Зокрема, з'ясовано, що крадіжки вантажів вирізняються груповим характером злочинної діяльності та латентністю, що особливо притаманно злочинам до яких причетні залізничники, які володіють специфічними знаннями та навиками, особливо у сфері вантажних перевезень, і при цьому порушують транспортно-правові норми.

Проаналізувавши статистику злочинів на залізничному транспорті можна зробити висновок що серед крадіїв, які на момент вчинення злочину на залізничному транспорті навчалися у закладах освіти, 80,0% – школярі, хоча ОВСТ профілактичну роботу, проводять переважно з учнями профтехучилищ. Крадії засобів безпеки руху й експлуатації на залізничному транспорті об'єднуються в злочинні групи за принципом "дружби" (65,7%), спільним місцем навчання (26,5%), проживання (23,5%) і за родинними зв'язками (3,9%). Це вказує на важливість проведення спільних заходів профілактики територіальними та транспортними ОВС. До того ж такі злочинці зневажливо ставляться до норм права, мо-