

4. Яковенко А. В. Прогрессивное развитие международного космического права. Актуальные проблемы / А. В. Яковенко. – М.: Междунар. отношения, 1999. – 168 с.

УДК 343.3/.7

Лобода Ю. В., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Тодосієнко А. О., старший викладач

ДЕЯКІ ПИТАННЯ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО, ВОДНОГО ЧИ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ

Управління будь-яким видом транспорту як джерелом підвищеної небезпеки передбачає дотримання правил безпеки. Беззаперечно, безпека руху транспорту є однією з глобальних проблем соціально-економічного характеру, що стоїть перед більшістю держав світу. Інститут кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки руху або експлуатації різних видів транспорту, має свою історію становлення та розвитку, дослідження якої має велике значення для постійного вдосконалення кримінальної відповідальності за скоєння подібних злочинів в суспільстві, а також у попередженні скоєння таких злочинів [3, с. 96].

Проблеми відповідальності за порушення правил руху або експлуатації транспорту були предметом дослідження таких вітчизняних і зарубіжних науковців, як: М. Алексєєв, П. Андрушко, М. Бажанов, Ю. Баулін, П. Воробей, В. Глушков, М. Коржанський, А. Коробєєв, В. Мисливий, В. Сташис, В. Тацій тощо.

В Україні норми кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту регламентуються Кримінальним кодексом України (далі – КК України), а саме ст. 276 «Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту». В диспозиції даної статті законодавець зазначив, що порушення працівником залізничного, водного або повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспорту, а також недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку, якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків, - караються виправними роботами на строк до двох років або обмеженням волі на строк до трьох років [1, с. 125].

Аналізуючи диспозицію ч. 1 ст. 276 КК України ми бачимо, що діяння

в кримінальних правопорушеннях, зазначених у даній статті, виражаються в дії або бездіяльності особи. Тому диспозиція є бланкетною і необхідно звертатися до відомчих нормативних актів, що регламентують поведінку працівника транспорту чи іншого учасника правовідносин, що склалися з приводу порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту.

Порівняльний аналіз ст. 276 КК України з окремими нормами розділу XI «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» КК України дозволяє виявити порушення принципів справедливості та рівності громадян перед законом при встановленні відповідальності працівників транспорту та осіб, які такими не є. Зокрема, відповідальність осіб, які не є працівниками повітряного транспорту, за порушення правил безпеки польотів повітряних суден передбачена у ст. 281 КК України. При цьому ця відповідальність у цілому є більш суворою, ніж працівників повітряного транспорту. Так, за спричинення тяжких тілесних ушкоджень у випадку порушення правил безпеки польотів повітряних суден працівник повітряного транспорту несе відповідальність за ч. 2 ст. 276 КК України, яка передбачає покарання у виді позбавлення волі від двох до семи років, а особа, яка не є працівником повітряного транспорту, за аналогічне діяння повинна притягуватись до відповідальності за ч. 3 ст. 281 КК України, яка передбачає покарання у виді позбавлення волі від п'яти до дванадцяти років [2, с. 188].

Наслідками діянь, передбачених ст. 276 КК України, є: небезпека для життя людей, тяжкі та середньої тяжкості тілесні ушкодження, загибель людей тощо. Відповідальність за транспортні злочини диференційована залежно від тяжкості наслідків, що наступили.

Отже, питання порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту є актуальним сьогодні. Дана проблема є недостатньо дослідженою і потребує більшого нормативного регулювання. Зокрема, необхідно передбачити кримінальну відповідальність працівників транспорту і осіб, які не є працівниками за порушення правил безпеки руху та експлуатації залізничного, водного або повітряного транспорту в одній нормі тощо.

Література

1. Кримінальний кодекс України: офіційний текст. – К.: Юрінком Інтер, 2001. – 212 с.
2. 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. – № 2. – С. 186-193.
3. Печук І. С. Особливості розвитку та встановлення кримінальної

відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні / І. С. Печук // Наше право. – 2014. – № 9. – С. 96-102.

УДК 341(043.2)

Мельніков М. О., студент,
Чорноморський національний
університет імені Петра Могили, м. Миколаїв
Науковий керівник: Шведова Г. Л., к.ю.н., доцент

ДЕЯКІ ОСОБЛИВОСТІ КВАЛІФІКАЦІЇ НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

Питання, пов'язані з особливостями кваліфікації транспортних злочинів, завжди були актуальними. Не є винятком і злочин, передбачений ст. 289 КК – «Незаконне заволодіння транспортним засобом». Як відзначає А. Ю. Бояренко, Проблема попередження та розслідування даної категорії правопорушень є важливою з багатьох причин. Насамперед, кількість автомобільного транспорту в Україні невідомо зростає, про що свідчить той факт, що приватний автотранспорт із предмету розкошів стрімко переходить до категорії предметів щоденного користування. Збільшення ціни транспортних засобів робить їх привабливим предметом зазіхання. Окрім того, розслідуванню вказаних злочинів не приділяється достатньої уваги криміналістами, тому досить часто виникають складнощі при кваліфікації [1, с. 118]. З цією думкою у будь-якому випадку слід погодитися. Останнім часом досить збільшилися кількість угонів транспортних засобів, здебільшого легкових авто, які є легкою здобиччю.

С. О. Колб звертає увагу на те, що не дивлячись на незначну питому вагу у загальній структурі злочинності в Україні, незаконне заволодіння транспортними засобами має велику суспільну небезпеку, зміст якої, з одного боку, обумовлений посяганням на безпеку руху та експлуатації транспорту, враховуючи, що цей злочин (ст. 289 Кримінального кодексу (далі – КК) України) визначений у розділі XI Особливої частини КК як такий, що спрямований на зазначений об'єкт кримінально-правової охорони, а, з іншого боку, це діяння посягає на одне з ключових конституційних прав особи та громадянина – право власності, яке може бути протиправно порушеним як одноособово, так і групою осіб [2, с. 210].

Таким чином, склад злочину, передбаченого ст. 289 КК, є непростим, і потребує ґрунтовного дослідження. Насамперед, як вказує