

Коломієць С. М., Фіщук В. С., студенти,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ,
Науковий керівник: Лихова С. Я., д.ю.н., професор

**КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ
АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ
(ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВЕ ДОСЛІДЖЕННЯ)**

Необхідність вивчення зарубіжного досвіду боротьби з порушенням правил дорожнього руху або експлуатації транспорту, проведення порівняльно-правового дослідження обґрунтовується орієнтацією України на європейські шляхи розвитку. Дуже корисним у цьому відношенні є вивчення досвіду Литви, Латвії та Естонії, виходячи з таких причин. На сьогодні ці держави є членами Європейського Союзу (ЄС), членом якого прагне стати Україна, і членами Ради Європи (РЄ), членом якої сьогодні також є і Україна. З цієї точки зору важливо проаналізувати, які саме і в який спосіб Литвою, Латвією та Естонією виконані зобов'язання перед ЄС та РЄ у сфері кримінальної відповідальності за транспортні правопорушення, зокрема за порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту.

У кримінальному законодавстві цих чотирьох держав, основним безпосереднім об'єктом порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту прийнято вважати безпеку дорожнього руху. В якості додаткових об'єктів злочину можуть виступати: життя і здоров'я особи, а також за умови, якщо матеріальна шкода передбачена як суспільно небезпечний наслідок цього злочину (як у Литві), – власність.

Аналізуючи кримінальне законодавство цих держав щодо порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту слід вказати, що законодавець обрав для їх конструкції бланкетну диспозицію. Він лише у загальних рисах описує заборонене законом діяння, не пояснюючи, вчинення яких саме конкретних діянь може спричинити кримінальну відповідальність. При практичному застосуванні статті про порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту необхідно встановити, які конкретно правила безпеки руху або правила експлуатації транспортних засобів діяли, і які саме були порушені поведінкою особи, яка керувала транспортним засобом під час ДТП.

За ознаками, закріпленими диспозиціями статей про порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту в КК Литви, України та Естонії, можна дійти висновку, що вони вказують на два

альтернативних діяння, які можуть виявлятися самостійно: 1) порушення правил дорожнього руху; 2) порушення правил експлуатації транспортного засобу. На відміну від них, латвійський законодавець в ч. 1 ст. 260 КК Латвії використав єднальний сполучник «і» при вказівці на порушення відповідних правил, що передбачає вчинення одночасно обох діянь [1].

Кримінальна відповідальність за порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту в Естонії, Латвії та Литві диференціюється залежно від: а) виду і тяжкості шкоди; б) наявності чи відсутності стану алкогольного, наркотичного сп'яніння або впливу психотропних чи інших діючих на психіку речовин. В КК України відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту диференціюється лише залежно від виду і тяжкості шкоди.

В диспозиціях відповідних статей КК Латвії та Литви встановлено кримінальну відповідальність за керування транспортним засобом в стані сп'яніння, що спричинило наслідки. Можна відмітити тенденцію до зростання останнім часом на території України кількості правопорушень, пов'язаних з керуванням транспортним засобом в стані сп'яніння. Результати проведеного анкетування трьохсот водіїв свідчать, що більшість респондентів (68,0 % (203 особи)) коли-небудь керували транспортним засобом у стані сп'яніння. При цьому 95,0 % (285 осіб) з них знають про заборону керування транспортним засобом у стані сп'яніння, а 88,0 % (265 осіб) вважають, що покарання за дорожньо-транспортний злочин водієм, який вживав алкоголь, повинно відрізнятися від покарання водія, який не вживав алкоголю [2, с. 78-80].

Слід відмітити, що мінімальний рівень допустимого вмісту алкоголю в крові становить в Україні та Естонії – 0,2 проміле, на відмінну від Латвії, де рівень алкоголю в крові залежить від стажу керування транспортним засобом – 0,5 проміле (для водіїв зі стажем керування більше двох років) або 0,2 проміле (для водіїв зі стажем керування менше двох років), а в Литві – 0,4 проміле.

Вік, з якого настає кримінальна відповідальність за ці злочини, різниться і становить у КК Латвії та КК Естонії – 14 років, а у КК України та КК Литви – 16 років, що є більш обґрунтованим, адже вікова межа осіб, що вчиняють порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту зі злочинними наслідками зазвичай більше 16 років, оскільки право на керування більшістю механічних транспортних засобів надається з 18 років.

Українське законодавство, на відміну від законодавства Латвії, Литви та Естонії, не відповідає європейським вимогам щодо створення бази даних ДТП, ременів безпеки для дітей, допустимого рівня алкоголю в крові для водія під час керування транспортним засобом. Україна

недостатньо виконує свої зобов'язання перед ООН та її інституціями і перед РЄ. Упродовж багатьох років ще не ратифікуються вже давно підписані від імені України міжнародні договори або немає прагнення до підписання і ратифікації важливих міжнародних договорів. Так, на сьогодні залишаються не визнаними Україною як обов'язкові такі міжнародні документи у сфері кримінального права, як – Конвенція про покарання за дорожньо-транспортні злочинні діяння і Конвенція про міжнародні наслідки позбавлення права керування автотранспортними засобами.

Література

1. Уголовный кодекс Латвийской Республики / науч. ред. и вступ. статья А. И. Лукашова и Э. А. Саркисовой; пер. с латыш. А. И. Лукашова. – СПб.: Изд-во Юридический Центр Пресс, 2001. – 313 с.

2. Матвійчук Я. В. Щодо відповідальності за керування водієм транспортним засобом в стані сп'яніння / Я. В. Матвійчук // Проблеми підвищення ефективності державного управління в правоохоронній діяльності: зб. матер. наук.-теорет. конф. – К.: Акад. управління МВС, 2006. – С. 78-80.

УДК 341.9

Крістева Е. А., студентка,
Одеський національний університет імені І. І. Мечникова
Науковий керівник: Стрельцова Є. Д., к.ю.н., доцент

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ КОСМІЧНОГО ПРОСТОРУ: ЗАГАЛЬНИЙ ОГЛЯД

Сьогодні не можна уявити життя сучасної людини без досягнень у галузі космічних технологій: телекомунікацій, супутникової навігації, дистанційного зондування Землі з космосу, передбачень стихійних лих та погодних коливань, пошуків корисних копалин тощо. Отже, вся діяльність у космосі повинна здійснюватися в інтересах підтримання миру і безпеки, міжнародного співробітництва, створення умов для розвитку суспільних відносин, що виникають у зв'язку з дослідженням і використанням космічного простору. З огляду на свою специфіку такі відносини потребують особливого правового регулювання.

Розгляд питання про міжнародно-правове регулювання космічного простору треба почати з визначення поняття космічного простору як відносно нової сфери діяльності людини. Незважаючи на те, що термін «космічний простір» широко вживаний, у тому числі в міжнародному космічному праві, остаточне визначення цього терміну відсутнє через теоретичні труднощі питання: іноді «космічний простір» розглядають як