####

Реферат на тему:

**Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту**

1. 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.**

2. Ті самі діяння, якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або заподіяли велику матеріальну шкоду,—

**караються позбавленням волі на строк від двох до семи років.**

**3.** Діяння, передбачені частинами першою або другою цієї статті, якщо вони спричинили загибель людей,—

**караються позбавленням волі на строк від семи до дванадцята років.**

1 Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки ртау або експлуатації різних видів транспорту диференційована залежно від виду транспорту, а також суб’єкта злочину. У ст. 276 встановлена відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації залізничного, водного або повітряного транспорту працівниками цих видів транспорту, а також за недоброякісний ремонт об’єктів, які належать до вказаних видів транспорту. Відповідальність за порушення правил безпеки польотів повітряних суден особами, які не є працівниками повітряного транспорту, передбачена ст 281, порушення правил безпеки автомототранспорту особою, яка керує транспортним засобом,— ст, 286, а ст, 291 охоплюється порушення чинних на транспорті всіх видів правил, що убезпечують рух’, здійснене іншими особами В інших статтях розділу XI Особливої частини КК передбачена відповідальність за інші по-Сягання на безпеку руху та експлуатації транспорту.

2 Основним безпосереднім об’єктом злочину, передбаченого ст 276, є безпека руху або експлуатації залізничного, водного або повітряного транспорту. Його додатковим факультативним об’єктом можуть виступати життя і здоров’я особи, власність, довкілля інші блага.

Під *безпекою руху або експлуатації* розуміють відсутність не безпеки, такий стан, за якого не заподіюється і не може бути заподіяна шкода життю і здоров’ю людей, власності, іншим соціальна цінностям внаслідок руху або експлуатації джерел підвищеної не безпеки транспортних засобів відповідних видів, а також функціо нування матеріальної інфраструктури об’єктів транспорту.

3. Кримінальна відповідальність за ст 276 настає тоді, коли порушення пов’язане із функціонуванням одного із видів транспорту названих в диспозиції цієї статті,— залізничного, водного чи повітряного. Кожний із видів транспорту включає в себе певну інфра структуру — транспортні засоби, шляхи сполучення та місця базу вання, засоби управління рухом. Залежно від характеру порушенні вони виступають як **предмети** злочину чи знаряддя його вчинення

До залізничного транспорту належать рейкові магістральні під’їзні шляхи і належне до них обладнання (переїзди, шлагбауми) рухомий склад (локомотиви та вагони, дрезини), засоби управління сигналізації та зв’язку. При цьому не мають значення відомча на лежкість об’єктів транспорту та форми власності на них. Тобто кри мінальна відповідальність за ст. 276 настає при порушеннях, допущених на залізничному транспорті, належному як МТ, так і окре мим суб’єктам господарювання, включаючи метрополітен, під’їзн шляхи підприємств, залізничні вітки, прокладені в кар’єрах, на лі сосіках тощо. Водночас не належать до залізничного транспорт) об’єкти рейкового технологічного транспорту (цехові, шахтні), мі ський рейковий транспорт (трамваї, фунікулери, монорельсові до роги), а також канатні підйомники, ескалатори тощо.

*Водний транспорт* включає в себе плавучі самохідні і несамо хідні засоби, маяки та бакени, причальні споруди, призначені для перевезення вантажів та пасажирів, риболовства. До нього не на лежать військові кораблі, порушення правил водіння яких кваліфі кується за ст. 417.

*Повітряний транспорт —* це цивільні повітряні судна, місця для їх приземлення (аеродроми, вертолітні майданчики) з обладнанням яке забезпечує зліт і посадку літальних апаратів, включаючи засобь зв’язку та керування повітряним рухом, сигнальні вогні тощо Іпрс поняття повітряних *суден* див. коментар до гт. 269). Не належаті до об’єктів повітряного транспорту апарати на повітряній подушо (які тримаються над землею чи водою завдяки надлишковому типе повітря під корпусом), повітряні кулі без двигунів, парашути По рушення правил польотів або підготовки до них на військових лі тальних апаратах кваліфікується за ст. 416.

4. Об’єктивна сторона злочину, передбаченого ст. 276, включаї в себе. 1) діяння у двох формах: а) порушення правил безпеки рухл або експлуатації транспорту; б) недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв’язку; 2) наслідки, за лежно від яких диференційована відповідальність в різних части нах ст. 276; 3) причинний зв’язок між діянням і наслідками, що ни заподіяні.

Під правилами безлеки *руху або експлуатації транспорту* слід розуміти будь-який нормативно-правовий акт (який може мати назву не лише “правила”, а й “інструкція”, “положення”, “наказ”, “настанова” і, звісно ж, “закон”, “постанова”), в якому регламентуються вимоги щодо убезпечення руху та експлуатації відповідних видів транспорту. Правила безпеки руху — це правила, що регламентують поведінку осіб, які безпосередньо керують транспортними засобами від моменту початку руху (плавання, польоту) до його за-кінчення,, а також дають обов’язкові вказівки щодо руху. Правила ж експлуатації стосуються використання як самих транспортних засобів, так і їхніх екіпажів, а також систем та агрегатів, які забезпечують безаварійне функціонування транспорту і в процесі руху, і при підготовці до поїздки, плавання, польоту.

*Порушення правил* безпеки руху або експлуатації транспорту полягає у вчиненні дій, заборонених такими правилами чи, навпаки, у невиконанні дій, які належить вчинити відповідно до нормативне закріплених вимог. Стосовно залізничного транспорту — це, зокрема,, перевищення швидкості; проїзд на забороняючий сигнал; початок руху без дозволу; неподання встановлених сигналів; допуск до поїздки осіб, які не мають належної підготовки, не пройшли медичного огляду чи достатньо не відпочили між поїздками. На водному транспорті порушення може полягати, зокрема, у допуску до судноводіння сторонніх чи належно не підготовлених осіб; відсутності контролю за виконанням розпоряджень; незадовільній організації спостереження за навколишньою обстановкою; невиконанні маршрутів руху чи вказівок осіб, які управляють пересуванням суден; невжитті заходів до відвернення небезпеки. На повітряному транспорті найпоширенішими є такі порушення, як перевантаження літаючих засобів; недотримання техніки пілотування; невиконання команд осіб, які управляють повітряним рухом; неправильні вказівки екіпажам повітряних суден; дозвіл на виліт чи посадку в несприятливих (заборонених) метеорологічних умовах тощо.

*Недоброякісний ремонт* транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв’язку полягає у порушенні технології робіт, використанні в ході ремонту неналежних інструментів, пристосувань, запасних частин і витратних матеріалів, відсутності випробувань після ремонту чи проведенні його не за повною програмою тощо.

У диспозиції ст. 276 прямо не сказано, що недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв’язку також пов’язаний з порушенням відповідних правил. Однак факт недоброякісності ремонту практично можна підтвердити за умови, коли констатовано недотримання нормативних вимог, які встановлено для виконання таких робіт. Це можуть бути вимоги як загального характеру, так і спеціальні, які стосуються окремих видів транспортних засобів, певних ремонтних операцій.

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

транспортними засобами, за яких створюється високий ступінь ймовірності заподіяння реальної шкоди — настання залізничних, воднотранспортних або авіаційних аварій чи катастроф, Створення небезпеки, як наслідок злочину, передбачає виникнення не абстрактної, а реальної можливості заподіяння шкоди. Про реальність загрози можуть свідчити, скажімо, такі дані, як відстань, на яку зблизилися в процесі руху транспортні засоби, розмір перевищення дозволеної в даних умовах швидкості тощо.

Небезпека повинна загрожувати не будь-яким цінностям, а прямо названим в диспозиції ч. 1 ст. 276. Тобто порушення має бути таким, внаслідок якого можуть статися загибель людей або настали 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 кримінальне караним, то реальне заподіяння такої шкоди внаслідок аварії на транспорті не тягне кримінальної відповідальності.

Причинний зв’язок між порушенням правил безпеки руху або експлуатації транспортних засобів, а також недоброякісним ремонтом і передбаченими ст. 276 наслідками є тоді, коли дія або бездіяльність закономірно, з необхідністю потягли за собою настання наслідків. Це має місце тоді, коли: одне діяння однієї особи тягне за собою наслідки; кілька діянь однієї особи викликають настання наслідків; поведінка особи в сукупності з поведінкою іншої особи породжує наслідки.

Причинний зв’язок між діянням конкретної особи і заподіяною шкодою відсутній, якщо без цього діяння, лише під впливом інших факторів, наслідки не настали б.

5. Суб’єкт злочину спеціальний. Це осудна особа, яка досягла 18-річного віку і є працівником залізничного, водного або повітряного транспорту (згідно з чинними правилами руху й експлуатації Залізничного, водного, повітряного транспорту та ремонту його об’єктів до відповідних видів робіт допускаються лише особи, які досягай 18-річного віку). Остання ознака означає, що така особа: а) перебуває у трудових відносинах з відповідним транспортним підприємством; б) дії вчинено у зв’язку з виконанням трудових обов’язків по убезпеченню руху чи експлуатації або проведенням ремонту транспорта.

Особа, яка не наділена вказаними вище ознаками суб’єкта злочину, за дії, внаслідок яких сталися транспортна аварія чи катастрофа і, відповідно, настали вказані в ст. 276 наслідки, підлягає відповідальності за статтями КК про злочини проти життя і здоров’я особи, проти власності.

6. Суб’єктивна сторона злочину характеризується необережністю.

7. Кваліфікуючими ознаками злочину є заподіяння ним: її потерпілому середньої тяжкості чи тяжких тілесних ушкоджень; 2} великої матеріальної шкоди (ч, 2 ст. 276), а особливо кваліфікуючою — загибель людей (ч. З ст. 276).

Велику *матеріальну шкоду* становлять вартість знищених транспортних засобів чи витрати на ремонт пошкоджених, вартість інших знищених або пошкоджених матеріальних цінностей, витрати на відновлення руху, витрати на компенсацію за порушення невиконання умов договорів перевезення пасажирів і вантажів; відшкодування особам, які потерпіли внаслідок аварії чи катастрофи, екологічна шкода тощо. Змістом цієї ознаки охоплюється лише пряма дійсна шкода- Велика матеріальна шкода — поняття оціночне. Проте 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).

Під загибеллю *людей* розуміється загибель хоча б однієї особи. Про поняття середньої тяжкості і тяжкого тілесного ушкодження див. коментар до ст. ст. 121 і 122.

*ПК (ст. 1).*

*Закон України ‘Протранспорт”від 10 листопада 1994р.*

*Закон України “Про залізничний транспорт” від 4 липня 1996 р.*

*Статут залізниць України. Затверджений постановою КМ №457 від 6 квітня 1958р.*

*Правила технічної експлуатації залізниць України. Затверджені наказом МТ №411 від 20 грудня 1996р.*