

Література:

1. Ахсьонов Г.О., Возник М.В., Львек О.О., Нимифорчук Д.Й., Чеботарьов Е.В. Попередження, розкриття та ліквідація наслідків терористичних актів на території підрозділу ОВС (управлінський та цивільно-правовий аспекти): Навчальний посібник. (Бібліотека оперативного працівника) - К.: КНТ, 2005. - 88с.

2. Діяльність міліції щодо забезпечення законності, громадського порядку та безпеки громадян під час виборчої кампанії 2004 року. Науково-методичні рекомендації / В.В. Дрешнюк, Р.В. МIRONЮК, О.О. Мороз, І.Р. Шинкаренко - Дніпропетровськ. 2004. - 62 с.

3. Про затвердження Інструкції про роботу ізоляторів органів внутрішніх справ для та Інструкції з організації конвоювання затриманих і взятих під варту осіб в органах внутрішніх справ України: Наказ МВС України № 60 ДСК від 21 січня 2005 р.

4. Положення про приймальники-розподільники для осіб, затриманих за бродяжництво: Наказ МВС України № 553 від 18 вересня 1992 р.

5. Положення про спеціальні приймальники для осіб підданих адміністративному арешту: Наказ МВС України № 552 від 18 вересня 1992 р.

*Пивничий Д.С.*

УДК: 343 (094.4) (477)

*ад'юнкта кафедри кримінального права та кримінології  
Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*

## ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ СТ. 279 КРИМІНАЛЬНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ

На сьогодні, в Україні величезної актуальності набирає проблема кваліфікації злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту, тому що в кримінальному законодавстві мають ся прогалини у формулюванні статей цього розділу Кримінального кодексу (надалі - КК) України. А злочинів у транспортній системі всіх видів транспорту, з розвитком науково-технічного прогресу в нашій державі, з кожним роком збільшується. Крім того збільшується кількість способів, методів та напрямків вчинення таких злочинів, із найрізноманітнішою метою. Наслідком таких аспектів, при виявленні певних злочинів у цій сфері, стає нездатність кримінального закону кваліфікувати той чи інший злочин. Тут й необхідна універсалізація певних правових норм, за для стабільності та законності

проведення досудового слідства по таким категоріям злочинів.

Беручи конкретно у приклад ст. 279 КК України - блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного засобу. Де у першій частині цієї правової норми визначається Блокування транспортних комунікацій шляхом вляштування перепон, відключення енергопостачання або іншим способом, яке порушило нормальну роботу транспорту або створювало небезпеку для життя людей, або настання інших тяжких наслідків.

Слід зауважити, що у практиці органів транспортної міліції неодноразово реєструвалися та розглядалися випадки вчинення злочинів де однією або кількома особами блокувалися не самі транспортні комунікації, а лише саме проведення ремонтних робіт цих транспортних

комунікацій чи об'єктів транспорту. При чому у деяких випадках умисел злочинця при здійсненні певних дій, направлений не на блокування транспортних комунікацій шляхом вчинення перепон його ремонту. А саме на унеможливлення нормального ремонту певних транспортних комунікацій, з метою відстоювання інших громадських інтересів. При таких умовах, за ст. 279 КК України це діяння кваліфікувати не можливо, тому що в ньому виникає відсутність складу злочину, а в інших статтях КК України не передбачено навіть схожого складу злочину.

Розглянемо на конкретному прикладі: з червня 2006 року в Криворізькому регіоні дочірнє підприємство "Харківтрансгаз" виконувало планові сезонні роботи з ремонту та переізоляції ділянки газопроводу ШДО 1200, Дніпропетровськ - Миколаїв. Та у серпні місяці цього ж року громадянин Р. згідно довіреності на розпорядження земельною ділянкою №179, отримав від громадянки П. у право власності. А через дану земельку ділянку проходить лінія магістралі вищевказаного трубопроводу. Громадянин Р. розгорнув активну діяльність направлену на перешкоджання виконанню ремонту трубопроводу з метою збереження цілісності плодючого шару землі, та недопущення забруднення "його землі" ізоляційними відходами. І лише через п'ять місяців за рішенням суду по цивільній справі стосовно цього ж конфлікту, ремонтні роботи були завершені.

Якщо вбачати тут кваліфікуючі ознаки за ст. 279 КК України, де об'єктом злочину була б: нормальна робота вказаного газопроводу але на час виконання його ремонту, він знаходився у вимкненому стані, а тому не працював; життя, здоров'ю та власності громадян тут також нічого не загрожувало; охоронювані інтереси цього підприємства у

сфері (перевезень) транспортування газу не були займані, тому що на той час по ремонтваному трубопроводу нічого не транспортувалось. Отже можна визначити що відсутній об'єкт злочину а значить й складу злочину нема.

Однак навіть якщо об'єкт злочину ще більш менш за деякими ознаками можна визначити, наприклад у вигляді "інших тяжких обставин, таких як нанесення крупних матеріальних збитків ремонтному підприємству чи бригаді яка виконувала такі роботи, (простій техніки, змарнування людино-годин тощо), то об'єктивну сторону визначити взагалі не можливо, бо вона виражається 1) у встановленні перепон; 2) у відключенні енергопостачання; 3) інші способи, під якими слід розуміти дії, котрі направлені на відключення засобів сигналізації та зв'язку, встановлення перепон для розуміння знаків, сигналів та іншої інформації. А в наведеному прикладі ніяких таких дій не вбачається. То ж слід все ж таки визнати що так чи інакше, а склад злочину в таких діяннях відсутній.

Аналогічно можна провести паралель і щодо комунікацій залізничного, автомобільного, морського, повітряного транспорту.

Отже данні аспекти нам дають підстави вважати недосконалою вищевказану проаналізовану кримінально-правову норму, в результаті чого породжується ухилення злочинців від кримінальної відповідальності, деформація досудового слідства, його дестабілізація, по такому виду діянь. З метою врегулювання правовідносин, та поліпшення організації праці органів внутрішніх справ стосовно цієї категорії злочинів, необхідно розробляти та впроваджувати, такі заходи, які будуть спрямовані на виявлення, профілактику, точну кваліфікацію, та припинення таких злочинів, а також неминуче притягнення винних до відповідальності.

ПРОПОЗИЦІЇ  
ЩОДО ВНЕСЕННЯ ЗМІН ДО СТ. 279 КК УКРАЇНИ

"Блокування транспортних комунікацій, а також замилення транспортного підприємства"

Існуюча редакція норми	Нова редакція норми із змінами
<p>Ч. 1 Блокування транспортних комунікацій шляхом встановлення перепон, відключення енергопостачання або іншим способом, яке порушило нормальну роботу транспорту або створювало небезпеку для життя людей, або настання інших тяжких наслідків, – карається...</p>	<p>Ч. 1 Блокування транспортних комунікацій, та, або блокування проведення ремонтних, налагоджувальних робіт на цих комунікаціях, чи об'єктах транспорту шляхом встановлення перепон, відключення енергопостачання, або іншим способом, яке порушило нормальну роботу транспорту або створювало небезпеку для життя людей, або настання інших тяжких наслідків, – карається...</p>
<p>Ч. 2 Захват вокзалу, аеродрому, порту, станції або іншого транспортного підприємства, закладу або організації, – – карається...</p>	<p>Ч. 2 Без змін.</p>
<p>Ч. 3 Дії, передбачені частиною першою або другою цієї статті, які потягли за собою загибель людей або інші тяжкі наслідки, – – карається...</p>	<p>Ч. 3 Без змін.</p>