

рони здоров'я України та Міністерство екології та природних ресурсів України встановлюють нормативи гранично допустимих концентрацій забруднюючих речовин в атмосферному повітрі .

На цій основі існуючі Правила сертифікації повітряних суден встановлюють гранично припустимі викиди шкідливих речовин в атмосферне повітря на основі розрахунків, які враховують викиди шкідливих речовин від сукупності всіх джерел, зокрема в районі аеропорту.

Варто підкреслити, що правова охорона атмосферного повітря в Україні традиційно здійснювалась механізмами конституційного, адміністративного, цивільного, екологічного й кримінального права. Але з розвитком транспортного, господарського, повітряного права України міжгалузеві правові механізми правової охорони атмосферного повітря значно збільшені.

В цьому зв'язку представляє науковий інтерес законодавчий матеріал нового Повітряного кодексу України. Зі статистичного боку обсяг цього матеріалу досить незначний, адже у чинному Повітряному кодексі України вміщено всього дві спеціальні статті розділу Х "Охорона навколишнього природного середовища", спрямованих на охорону природного середовища. Однак вони несуть значне змістовне навантаження у тому розумінні, що вміщені норми здійснюють як правовий захист навколишнього природного середовища від шкідливого впливу польотів цивільних повітряних суден, так й захист населення від шкідливого впливу викидів (емісії) забруднюючих речовин, шуму, електромагнітного випромінювання, ризику авіаційних подій під час експлуатації повітряних суден [3].

Доречно відмітити, що у новому "Повітряному кодексі України" вперше дано законодавче визначення емісії авіаційного двигуна як виділення авіаційним двигуном таких шкідливих газоподібних речовин, як дим, незгорілі вуглеводні, окиси вуглецю і окиси азоту [4]. Новий Повітряний кодекс України врахував й зобов'язання України за Кіотським протоколом щодо нормування викидів в атмосферне повітря, прямо передбачивши, що ринкові заходи щодо обмеження або зменшення емісії, що впливають на глобальну зміну клімату, запроваджуються з урахуванням рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації та відповідно до законодавства України [5].

Узагальнюючи вищезазначене, необхідно констатувати, що на сучасному етапі в Україні створено певний міжгалузевий нормативно-правовий механізм, спрямований на охорону атмосферного повітря від негативного впливу цивільної авіації. Але, як уявляється, він потребує подальшого вдосконалення для практичного застосування; зокрема шля-

хом розвитку запобіжних заходів у даній сфері у світлі міжнародних вимог та стандартів.

Література

1. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року// Відомості Верховної Ради України.– 1996.– №30.
2. Про охорону атмосферного повітря: Закон України від 16 жовтня 1992 р. №2701-12 // Відомості Верховної Ради України.–1992.–№73.
3. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 травня 2011 р. №3393-VI// Відомості Верховної Ради України.–1994.– № 48-49.
4. Охрана окружающей среды: Приложение 16 к Конвенции о международной гражданской авиации/ ICAO.– Монреаль, 2001.– 123с.
5. Материалы 2-го совещания Комитета по охране окружающей среды ICAO.– Монреаль, 1991.– 98с.

УДК 343.131.5+УДК 343.346 В65 (043.2)

Войтенко К.В.,
адвокат,

"ФООП Войтенко К.В.", м. Київ, Україна

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ЗАХИСТУ ОСІБ В КРИМІНАЛЬНОМУ ПРОВАДЖЕННІ ПРИ ВЧИНЕНІ ЗЛОЧИНІВ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

Велика кількість громадян України користується різними видами транспорту. Закон України "Про транспорт" передбачає єдину транспортну систему України, яка складається з транспорту загального користування (залізничного, морського, річкового, автомобільного і авіаційного, а також міського електротранспорту), промислового залізничного транспорту, відомчого транспорту, трубопровідного транспорту, та шляхів сполучення загального користування [4]. В Україні надається великий обсяг транспортних послуг та перевезень.

Правовідносини які виникають у транспортному праві України регулюються Цивільним кодексом України, Законом України "Про транспорт", Правилами Дорожнього руху України, Кодексом торговельного мореплавства України; Повітряним кодексом України; Кримінальним кодексом України, Статутом внутрішнього водного транспорту, і іншими нормативними актами України – законами, постановами, положеннями, інструкціями, правилами, статутами, технічними умовами в яких ус-

тановлюються і закріплюються правила безпеки руху та експлуатації транспорту.

Зростання кількості різних видів транспорту в Україні викликало численні дорожно-транспортні пригоди. За даними статистики ДАІ МВС в Україні за 2012 рік було зафіксовано 28 797 тисяч дорожньо-транспортних пригод, загинуло в результаті ДТП – 4 411 осіб, отримали поранення – 35 532 осіб [3].

Причиною виникнення частих дорожньо-транспортних пригод на автомобільних шляхах стало те, що водії порушують Правила дорожнього руху, прискорюють швидкість руху, не дотримуються дистанції, що може спричинити численні зіткнення, пошкодження транспортних засобів, нанесення тілесних ушкоджень потерпілим, і навіть викликати смерть або загибель кількох осіб.

Відносно осіб, які порушують Правила дорожнього руху за ст. 124 КУпАП України складаються протоколи про адміністративні правопорушення, які направляють для розгляду в суді [6]. В інших випадках, де зустрічаються тілесні ушкодження середньої тяжкості, порушується кримінальне провадження за ч. 1 ст. 286 КК України.

У разі порушення кримінального провадження за ст. 286 КК України важливо скористатися порадами адвоката, або отримати його кваліфікаційну допомогу, оскільки самостійний захист може призвести до непередбачуваних наслідків. Під час затримання особи за підозрою у вчиненні злочину за ст. 286 КК України, або застосування запобіжного заходу у вигляді тримання під вартою, така особа повинна обов'язково вимагати у слідчого зустріч з адвокатом, або скористатись послугами безоплатної вторинної правової допомоги передбаченої п. 5, 6, 7 ч. 1 ст. 14 Закону України "Про безоплатну правову допомогу" [5].

Якщо під час проведення досудового розслідування слідчим було встановлено, що особа, яка скоїла наїзд на пішохода, завдала легкі тілесні ушкодження, в такому випадку слідчий повинен винести постанову про закриття кримінального провадження на підставі п. 2 ч. 1 ст. 284 КПК України.

Як показує судова практика, потерпілий, якому були завдані легкі тілесні ушкодження, звертається з заявою до слідчого, прокурора про відкриття кримінального провадження у формі приватного обвинувачення, або звертається до суду у порядку цивільного провадження з позовною заявою про відшкодування шкоди завданої внаслідок нанесення легких тілесних ушкоджень в результаті ДТП. В такому випадку судом буде винесено рішення про відшкодування шкоди завданої в результаті тілесних ушкоджень з відповідача, пропорційно завданім збиткам.

Діяння особи, яке кваліфікується за ч. 1 ст. 286 КК України, відноситься до злочинів невеликої тяжкості, оскільки за цей злочин передбачено покарання у вигляді позбавлення волі на термін не більше двох років, або інше, м'якше покарання. Таким чином, особа, може бути звільнена від кримінальної відповідальності із застосуванням положень статті 46, 47 КК України. Однак практика в кримінальному судочинстві показує, що вказані норми кримінального кодексу України застосовуються судами як виняток із правил, і це є правом, а не обов'язком суду.

Також не є виключенням і примирення сторін на підставі угоди. Угода щодо примирення між потерпілим та підозрюваним або обвинуваченим може бути укладена в провадженні щодо кримінальних проступків. Ініціювати укладання вказаної угоди може як потерпілий, так і обвинувачений, яким надається можливість примиритися між собою.

Відповідно до ст. 469 КПК України злочини невеликої або середньої тяжкості, можуть розглядатися у кримінальному провадженні у формі приватного обвинувачення. Таким чином частина 1 ст. 286 КК України передбачає укладення угод про примирення в провадженні кримінальних проступків, або у формі спрощеного провадження.

Можливо укласти угоди про примирення між прокурором та підозрюваним або обвинуваченим, що передбачено ст. 468 КПК України. Однак у кримінальному провадженні за ч. 1 ст. 286 КК України укладання угоди про визнання винуватості, в якому бере участь потерпілий не допустимо, оскільки в даному випадку шкода завдана не державним і суспільним інтересам, а самому потерпілому.

Санкція частини 2 статті 286 КК України віднесена до тяжких злочинів, як зазначено в частині 4 ст. 12 КК України [2]. В такому випадку уникнути кримінальної відповідальності або закриття кримінального провадження є неможливим. Однак полегшити становище обвинуваченого можливо в тих випадках, коли він своїми діями доведе до сторони обвинувачення та суду про можливість виправлення та відшкодування завданої шкоди потерпілому.

Література

1. Кримінальний процесуальний кодекс України, Закон України "Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Кримінального процесуального кодексу України": чинне законодавство з 19 листопада 2012 року: (Офіц. Текст).– К.: Паливода А.В., 2012.– 382 с.– (Кодекси України).

2. Кримінальний кодекс України [Електронний ресурс].– Режим доступу:http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2341-14/print13302582781_99880.

3. Статистика ДТП в Україні за 2012 рік [Електронний ресурс].– Режим доступу: http://dtpua.com/stat_dtp.html.

4. Закон України "Про транспорт" [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/232/94%D0%B2%D1%80/print135331901229839>

5. Закон України "Про безоплатну правову допомогу" [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/346017/print1357926646918274>.

6. Кодекс України про адміністративні правопорушення [Електронний ресурс]. Режим доступу <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.

УДК (470)342.992

Волік В.В.,

к. ю. н., доцент,

Донецький національний університет, м. Донецьк, Україна

ДОСВІД РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ У СПОЛУЧЕНИХ ШТАТАХ АМЕРИКИ В ХІХ СТОЛІТТІ

Звернення до історії розвитку міського транспорту у будь-якій країні представляється актуальним. Це надає можливість відстежити динаміку розвитку суспільства у всіх сферах життєдіяльності, у тому числі і у правотворчій і сприяє у визначенні певних закономірностей.

Цікавим стає огляд розвитку міського транспорту у Сполучених Штатах Америки у ХІХ століття. Утворення цієї країни у 1776 році [1] надало "нові сили після відчуття незалежності" для розвитку промисловості зі зростанням населення у містах, що створило передумови становлення міського транспорту.

У ХІХ столітті Сполучені Штати Америки у транспортній сфері характеризуються постійним нарощуванням темпів і розвитком технологій.

Історія транспорту загального користування на суші в Сполучених Штатах Америки починається в 1830-і роки з впровадження кінних омнібусів у східних областях. Ідея застосування омнібусу або як його інакше іменують диліжанс, який первісно виник у Франції, дійшла до Нью-Йорку, Філадельфії, Бостону, Балтимору відповідно у 1829, 1831, 1835, 1844 роках [2].

У Нью-Йорку в 1832 році була вперше представлена конка (кінно-залізнична міська дорога), яка знайшла своє поширення після 1850 року, завдяки інноваційному способу прокладки колії врівень з брувкою.

Приватні оператори омнібусів та конок знаходяться в певній залежності та під впливом уряду в частині можливості управляти транспортом на конкретних маршрутах.

Перший приміський паровий поїзд починає обслуговування пасажирів передмістя Бостону у 1838 році [3], а в 1876 році в місті Нью-Йорку відкривається перша надземна залізниця на балках – "New York Elevated Railroad" [2,3].

У 1873 році винахідники звернулися до використання підземних кабелів. Новим видом колійного транспорту стає трамвай на канатній тязі (англ. cable car – "канатний вагон"). У 1890 році 23 міста США мали канатні трамваї [2].

Деякі підприємці задля зниження витрат за рахунок "масштабності", скуповували кінно-залізничні міські компанії. Монополії на окремих маршрутах переростають до монополій у містах. До відомих "тягових магнатів" відносяться Пітер Вайденер з Філадельфії та Нью-Йорка, брати Генрі та Вільям Уїтні в Бостоні та Нью-Йорку і Чарльза Йеркса в Чикаго [2].

У 1885 році в результаті роботи американського винахідника Лео Дафта в Монтгомері, штат Алабама, в 1886 році з'являється електричний трамвай [4]. Відкритий в Річмонді, штат Вірджинія, у 1889 році, трамвай швидко витісняє конки та вже у 1902 році 94 % трамвайних шляхів у Сполучених Штатах Америки працюють на електричній тязі [2].

Існує думка, що збільшення вуличної мережі трамваїв подекуди пов'язана з можливістю спекулювати на ринку нерухомого майна. Так, у 1890 роках деякі підприємці, такі як Ф.М. Сміт в Окленді, Генрі Хантінгтон в штаті Луїзіана і Френсіс Ньюлендс у Вашингтоні, округ Колумбія будували нерентабельні лінії трамваїв з метою отримання прибутку від продажу суміжно розташованих з ними земель та нерухомості [2].

До кінця 1890-х років масові перевезення стали необхідними для нормальної життєдіяльності крупних міст Сполучених Штатів Америки. Більш того, ці перевезення досягають того рівня, коли після відкриття у Лондоні, у 1863 році, першого міського метро починаються передумови його створення і в Америці. Бостонська транзитна комісія пропонує випуск облігацій для побудови тунелю з подальшим отриманням орендної плати за користування колії з трамваїв, що належали приватним операторам. Перший в США метрополітен практичного користування (Тремонтська підземка) відкрився в Бостоні в 1897 році.

Оглядаючи викладене вище хотілось би зупинитися на наступному.

Майже до кінця ХІХ століття міський транспорт фінансувався за рахунок приватних компаній та не субсидіювався. Багато ліній трамваїв