

## ІСТОРИЧНІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОШКОДЖЕННЯ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ І ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Афанасенко С. І.

*Дослідження проблеми злочинів щодо безпеки руху та експлуатації транспорту обумовлено суттєвою інтенсифікацією різних видів поведінки як умисної, так і необережної у різних сферах діяльності та збільшенням завданої шкоди цими злочинами. Проблеми як кримінально-правової, так і адміністративно-правової відповідальності за порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту були предметом дослідження вітчизняних і зарубіжних вчених переважно кримінально-правового характеру. Адже експлуатація транспорту з порушенням нормативно визначеного порядку його функціонування призводить до загибелі людини, настання для неї інших тяжких наслідків, погіршення середовища її проживання тощо. Особливої уваги заслуговує дослідження проблем кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту в минулому та на початку цього століття.*

**Ключові слова:** безпека руху, пошкодження шляхів сполучень, транспортний засіб, рухомий склад, залізничні шляхи.

*Исследование проблемы преступлений безопасности движения и эксплуатации транспорта обусловлено существенной интенсификацией различных видов поведения как умышленного, так и неосторожного в различных сферах деятельности и увеличением ущерба этими преступлениями. Проблемы как уголовно-правовой, так и административно-правовой ответственности за нарушение правил дорожного движения или эксплуатацию транспорта были предметом исследования отечественных и зарубежных ученых в основном уголовно-правового характера. Ведь эксплуатация транспорта с нарушением нормативно определенного порядка его функционирования приводит к гибели человека, наступлению для него других тяжелых последствий, ухудшение среды его обитания и т.д. Особого внимания заслуживает исследование проблем уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта в прошлом и в начале этого века.*

**Ключевые слова:** безопасность движения, повреждение путей сообщения, транспортное средство, подвижной состав, железнодорожные пути.

*Study of the offenses problem of traffic security and transport operation due to a significant intensification of the different types of behavior as intentional and negligent in different areas and increases these crimes damage. Problems of criminal -legal and administrative-legal for violation of traffic rules and operation of transport have been the subject of research of domestic and foreign scientists mainly in the sphere of criminal law. Transport operation in violation of the legal order of certain of its operation leads to the person's death, other serious consequences, the deterioration of habitation, etc. Particular*

*attention is given to the study of problems of criminal liability for violation of safety rules and operation of transport in the past and at the beginning of this century.*

**Key words:** traffic safety, damage of railways, vehicle, rolling stock, train tracks.

Боротьба з порушеннями безпеки руху та експлуатації транспорту не має тисячолітньої історії (за виключенням гужового та водного транспорту). Шляхи (дороги) протягом всієї історії були предметом уваги держави, яке спочатку будувало їх для військових цілей, а потім використовувало для економічних цілей. У Київській Русі головними засобами сполучення були водні шляхи, які були поєднані волоками, а також мости, що будувалися з давнини, і це відображено у Руській Правді, де визначається розмір мотової податі.

Одна з перших згадок про кримінальну відповідальність, як що можна сказати, за вчинення транспортного злочину зустрічається у законодавстві Росії в XVII столітті. Прикладом такого злочину можна вважати діяння, відповідальність за яке встановлювалося у ст. 17 розділу XXII Соборного уложення 1649 р. Кримінально-караними діяннями визнавалися дії особи, яке “с похвалы или с пьянства, или умыслом наскочет на лошади на чью жену, и лошадыю ея стопчет и повалит, и і ем се обесчееше, и тем боем изувечит...”. З 1732 р. для молодця (лихача) була введена смертна кара [1,2,6 с.97-99].

Аналіз Уложення про покарання кримінальні та виправні 1845 року, дає можливість виділити Розділ VIII “Про порушення правил, встановлених для збереження шляхів сполучення”, в якому визначені злочини на гужовому, залізничному та водному. До злочинів, що вчиняються на об’єктах залізничного транспорту, відносять сім складів злочинів, передбачених статтями 1442-1448 Уложення [6 с.106-108;7].

Умовно вчені їх поділяють на дві групи: до першої належать злочини, що посягають на безпеку руху та експлуатації залізничного транспорту, коли суб’єктом може виступати будь-яка особа (ст. 1442-1444); до другої – склади злочинів, де визначено спеціальний суб’єкту злочину “особа, що керує паровим двигуном на залізниці”, “особа, що наглядає за залізницею”, провідник, кондуктор (ст. 1445-1448).

Ці обставини обумовлюють підхід законодавця до формулювання інших складів таких злочинів. Стаття 1442 Уложення передбачала два складу злочину, які об’єднані загальним об’єктом посягання, яким є безпека залізничного транспорту. У цій статті каралося “будь-яке з умислом вчинене

пошкодження залізничної дороги, коли воно може завдати шкоду залізниці при русі по цій дорозі транспорту і винна особа знала, що наслідком цього повинно бути нещастя”, по-друге, “покладання на залізну дорогу таких предметів, від яких транспорту, що проходить, може бути у небезпеці”. Хоча законодавець не конкретизував негативні наслідки, ним було визначено, що вони можуть

мати “більшу або меншу небезпеку”. З суб’єктивної сторони цей злочин передбачав умисну вини, але у диспозиції статі щодо умислу нічого не було визначено.

Стаття 1443 Уложення містила кваліфікований склад злочину, що передбачений у ст. 1442, але різниця була у конкретизації умислу та визначала навмисну дію “з наміром піддати небезпеці транспорт, що рухався по залізничній дорозі”. Ст. 1444 передбачала дії менш небезпечні, що передбачені ст.ст. 1442, 1443. Об’єктивна сторона злочину містилася у перетинанні будь-якими способами залізничної дороги у невстановлених місцях, але негативні наслідки таких дій не були визначені [7, 8 с.126-129].

Стаття 1445 визначала спеціальний суб’єкт злочину “управляючий паровим двигуном транспорту на залізничній роботі”, до обов’язків якого, у випадку небезпеки для транспорту, належить захист і спасіння транспорту та заборона покидати його, поки у ньому будуть знаходитися пасажирі. Особливістю ст. 1446 Уложення було визначення також спеціального суб’єкту злочину, а саме: особа, що “наглядає за залізничною дорогою”. Об’єктивна сторона вчиненого злочину цією особою передбачала неповідомлення вчасно начальству щодо пошкодження залізниці або іншої небезпеки, що загрожує об’єкту, що охороняється законом, - безпека експлуатації залізної дороги. Передбачалося, що цей злочин може бути вчинено, як умисно, так і з необережності.

Статті 1447 та 1448 Уложення передбачали кримінальну відповідальність як для загального (“пасажирі та сторонні”), так і для

спеціального (“кондуктори, обер-кондуктори, що наглядають за залізницею, та провідники”) суб’єктів злочини. Об’єктивна сторона ст. 1447 - “недотримання визначених правил при відправленні транспорту” для службовців дороги, наслідком якого могло стати нанесення тілесних ушкоджень та завдання смерті. Об’єктом злочину, передбаченого ст. 1448 є безпека руху та експлуатації залізничного транспорту. Об’єктивна сторона міститься у порушенні правил, виконання яких є обов’язковим на залізниці, але будь-які негативні наслідки такого діяння не були передбачені. Суб’єкт злочину - кондуктори, “наглядачі за залізничною дорогою” та пасажирі.

Таким чином, Уложення про покарання кримінальні та виправні 1845 року - перший пам’ятник кримінального права, в якому міститься норми щодо відповідальності за злочини, що посягають на безпеку руху та експлуатацію залізничного транспорту, у його статтях були закладені основи нормативного регулювання у галузі кримінально-правового забезпечення безпеки залізничного транспорту та учасників цього процесу [7, 9 с.26-27, 10 с.97-98].

Наступним нормативним актом кримінального законодавства, в якому були визначені діяння, за які передбачалася кримінальна відповідальність за діяння у сфері залізничного транспорту, є Устав, що накладається мировими суддями. Це один з чотирьох нормативних документів, що склали систему пореформеного законодавства Росії 1864 року. Це кодекс матеріального права, що містив норми кримінальної відповідальності за нетяжкі злочини та адміністративні правопорушення<sup>1</sup>.

Особливістю відповідальності за шкоду, що була завдана життю та здоров’ю на залізниці, передбачалася Статутом Російських залізничних доріг 1885 р. 683 ст. 1 ч. Х т., вважається, що таке регулювання було запозичене

з германського закону 1871 р. особливості постанови російського законодавства відносно відшкодування завданих збитків спочатку були згруповані в особливому розділі Зводу Законів Цивільних (ч. 1 т. Х). в подальшому передбачалась і кримінальна відповідальність [7, 11 с.106-108].

Особливе значення керівництво Російської Імперії приділяло стану залізничних доріг. На основі думки Державної Ради від 29 грудня 1833 р. “Про заходи до виправлення дорожньої повинності” та “Основних правилах щодо обладнання та утримання доріг в державі”, що були затверджені Імператором 24 березня 1833 р. були утворені та підпорядковані МВД Губернські комісії, які очолювалися губернатором, повітові - предводителем дворянства. На ці комісії покладалися функції забезпечення функціонування обладнання, нагляд та утримання в справності губернських доріг, мостів, переправ.[ 6 с.126-128, 7].

Починаючи з 1840 року поліцейський нагляд за будівництвом та експлуатацією залізничних доріг здійснювався жандармськими ескадронами та командами, що знаходилися безпосередньо у підпорядкуванні Міністра шляхів сполучення. В 1860-х рр. жандармські ескадрони та жандармські команди були реорганізовані в управління. Вони займалися “охраненням зовнішнього порядку, благочиння” та суспільної безпеки в районі дії жандармів

залізниці. Законом від 19 травня 1871 року було закріплено порядок їх дій на залізниці з розслідування “злочинів” та “проступків” загального характеру.

До 1906 року жандармські управління на залізниці були відокремлені від політичної діяльності та не брали безпосередньої участі у здійсненні дізнання за державними злочинами, у політичному розшуку та нагляді. Тільки після 1906 р. у зв’язку з подальшим зростанням революційного руху та активною участю в ньому робітників залізниці, уряд залучає поліцейські управління на залізниці до боротьби з революційними виступами. Наказом від 28 липня 1906 р. № 145 на співробітників поліції були покладені обов’язки здійснення дізнання про “всі злочинні дії” політичного характеру, що вчиняються на полосі відчуження залізничної дороги. При здійсненні дізнання начальники жандармських управлінь на залізниці були підпорядковані начальникам місцевих жандармським управлінь. На залізниці було створено секретно-агентурний нагляд, що покладало на жандармські управління на залізниці мати власну секретну агентуру.[7, 11 с. 99-102 ].

Таким чином, історія розвитку вітчизняного законодавства свідчить про те, що правовий захист шляхів сполучення та транспортних засобів постійно удосконалювався. Оскільки, система транспорту, його безпека та шляхи сполучення є важливою умовою ефективного функціонування країни. Як продемонстрував історичний аналіз вітчизняного законодавства, кримінально-правова відповідальність за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів формується з 1845 року, коли транспорт, як галузь економіки починається активно розвиватися, а суспільна небезпека посягань на умови його функціонування є необхідною. У подальшому відбувається процес удосконалення кримінально-правової відповідальності за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів.

Література

1. Конституція України [ Електронний ресурс ] : закон України від 28. 06. 1996 р. № 254к/96-ВР із змін., внес. згідно із Законами України та Рішеннями Конституційного Суду : за станом на 04. 10. 2015 р. № 2952-17. - Електрон. дан. ( 1 файл ). - Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua>. - Назва з екрану.

2. Кримінальний кодекс України [ Електронний ресурс ] : закон України від 05. 04. 2001 р. № 2341-III із змін., внес. згідно із Законами України та Рішеннями Конституційного Суду : за станом на 20. 05. 2015 р. № 4652-17. - Електрон. дан. ( 1 файл ). - Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua>. - Назва з екрану.

3. Кримінальний процесуальний кодекс України [ Електронний ресурс ] : закон України від 13. 04. 2012 р. № 4651-VI. - Електрон. дан. ( 6 файлів ). - Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua>. - Назва з екрану.

4. Про міліцію [ Електронний ресурс ] : закон України від 20. 12. 1990 р. № 565-XII із змін., внес. згідно із Законами України та Рішеннями Конституційного Суду : за станом на 17. 01. 2015 р. № 4025-17. - Електрон. дан. ( 1 файл ). - Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua>. - Назва з екрану.

5. Про прокуратуру [ Електронний ресурс ] : закон України від 05. 11. 1991 р. № 1789-XII із змін., внес. згідно із Законами України та Рішеннями Конституційного Суду : за станом на 01. 10. 2015 р. № 3668-17. - Електрон. дан. ( 1 файл ). - Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua>. - Назва з екрану.

6. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження) [ Текст ] / В.А. Мисливий-М. : Київ-2005. - 302 с.

7. Матвійчук Я.В. Кримінальна відповідальність за порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту (порівняльно-правове дослідження): автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.08 -К.:2009

8. Личность преступника [ Текст ] / [ под ред Н. Н. Кондрашкова, В. Н. Кудрявцева, Н. С. Лейкина и др. ]. - М. : Юрид. лит., 1971. - 356 с.

9. Криминология [ Текст ] : учебник для юрид. вузов / под общ. ред. А. И. Долговой. - М. : Норма-М, 1999. - 272 с.

10. Кудрявцев В. Н. Генезис преступления [ Текст ] / В. Н. Кудрявцев. - М. : ИНФРА-М, 1998. - 214 с.

11. Закалюк А. П. Прогнозирование и предупреждение индивидуального преступного поведения [ Текст ] / А. П. Закалюк. - М. : Юрид. лит., 1986. - 192 с.

*Афанасенко С. І.,  
кандидат юридичних наук, доцент кафедри  
державно - правових дисциплін ОДУВС  
Надійшла до редакції: 19.12.2015*

УДК 343.8

## СТРУКТУРА СВЕТСКИХ И ЦЕРКОВНЫХ НАКАЗАНИЙ ЗА ПРЕСТУПЛЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ БЕЛОРУССКИХ ЗЕМЕЛЬ В ПЕРИОД СРЕДНЕВЕКОВЬЯ

*Бурый В. Е.,  
Ермаков В. В.*

*В общей теории права, уголовном праве и криминологии утверждается, что наказание (различные виды наказаний) в большинстве случаев оказывает удерживающее воздействие. Здравый смысл обычно подсказывает, что удерживающее воздействие увеличивается по мере усиления суровости наказания. Но это далеко не так, особенно в условиях современного развития общественных и государственных систем и устройства человеческого бытия, резкого усиления материально-ценностных потребностей в мотивации поведения людей и их активности.*

*Как следствие, напрашивается вопрос, насколько эффективна действующая в Республике Беларусь система видов наказания? Позволяет ли она проводить более взвешенную и эффективную карательную политику противодействия преступности, в том числе в аспекте желательного снижения применения лишения свободы посредством назначения иных наказаний, которые, подавляя (удерживая) асоциальные устремления виновного, одновременно стимулировали бы осужденных к соблюдению требований правопорядка? Безусловно, здесь (на национальном уровне) необходимо учитывать и такие криминогенные факторы, как высокий уровень бытового и небытового потребления алкоголя, социальная неустроенность, экономический кризис в стране, рост инфляции, грядущая деноминация (с 01.07.2016) белорусского рубля и другие*

© В.Е. Бурый, В.В. Ермаков, 2016

*деструктивные факторы криминогенного характера.*

*Вопрос прежде всего касается эффективности действующей системы видов наказаний (их избыточности или достаточности, согласованности, адаптированности социальным условиям, отсутствия или наличия социальных и организационных ресурсов для обеспечения их исполнения), а также совершенства проводимой карательной политики в аспекте индивидуализации наказания при его назначении судом.*

*Актуальность и злободневность вышеуказанного подтверждается юридической статистикой Генеральной прокуратуры Республики Беларусь. Так, уже в 2015 году в нашей стране уровень уголовно-правового рецидива составил более 47 %, а криминологический рецидив превысил отметку 50 %. В структуре рецидива порядка 50% относится к пенитенциарному рецидиву, то есть лиц, отбывавших наказание в виде лишения свободы и имеющих судимость на момент совершения повторного преступления (среди досрочно освобожденных - каждый четвертый вновь совершил уголовно наказуемое преступление в течение года с момента освобождения, т.е. имел степень исправления "доказавший свое исправление").*

*В настоящее время в рамках реализации Концепции совершенствования системы мер уголовной ответственности и порядка их исполнения (утверждена указом Президента Республики Беларусь от 23.12.2010 №*

**ПІВДЕННОУКРАЇНСЬКИЙ  
ПРАВНИЧИЙ ЧАСОПИС**