

манню об'єктивної картини як віктимізації населення, так і рівня стану латентної злочинності.

Враховуючи, що істотний вплив на розвиток суспільства робить Інтернет, при організації й проведенні віктимологічних моніторингів населення необхідно використовувати широкі можливості глобальної комп'ютерної мережі.

Віктимологічні моніторинги й опитування населення сприяють виявленню дії наслідків злочинної діяльності й визначенню істинних масштабів самої злочинності.

У процесі віктимологічного моніторингу виявляється наступна закономірність - по мірі зростання ступеня тяжкості злочину віктимізація населення проявляється все рідше. При цьому сама віктимізація є кінцевим результатом процесу перетворення фізичної особи в жертву злочинного посягання.

Необхідність протидії злочинності вимагає, щоб об'єктом профілактики з боку правоохоронних органів були не лише особи, схильні до вчинення злочинів, а й потенційні жертви протиправних діянь.

Заходи попередження віктимізації повинні носити індивідуальний, спеціально-кримінологічний і загальносоціальний характер. Результатом віктимологічної профілактики повинен стати процес девіктимізації населення й усунення негативних наслідків вчинених суспільно небезпечних діянь.

Активнішому попередженню дії наслідків злочинної діяльності на населення сприятиме реалізація основних положень Концепції захисту жертв злочинної діяльності.

#### Література

1. Пресс-релиз: Генеральная прокуратура Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Минск, 2013. – Режим доступа: <http://www.interfax.by/news/belarus/134278>. – Дата доступа: 27.11.2013.

2. Уголовно-процессуальный кодекс Республики Беларусь: принят Палатой представителей 24 июня 1999 г.: одобр. Советом Респ. 30 июня 1999 г.: текст Кодекса по состоянию на 27 ноября 2013 г. // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО "ЮрСпектр". – Минск, 2013.

3. О концепции защиты жертв преступной деятельности: постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 20 янв. 2006 г., № 74 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. - 2006. - № 19. - 5/17152.

4. Руководящие принципы в области предупреждения преступности и уголовного правосудия в контексте развития и нового международного экономического порядка (приложение к Миланскому плану действий, принятому на седьмом Конгрессе ООН по предупреждению преступности и обращению с правонарушителями, Милан (Италия), 26 августа – 6 сентября 1985 г.) // Консультант Плюс: Версия Проф. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО "ЮрСпектр". – М., 2013.

5. Руководящие принципы Организации Объединенных Наций для предупреждения преступности среди

несовершеннолетних (Эр-Риядские руководящие принципы) (Приняты 14.12.1990 Резолюцией 45/112 на 68-ом пленарном заседании Генеральной Ассамблеи ООН) // Консультант Плюс: Версия Проф. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО "ЮрСпектр". – М., 2013.

6. О международных договорах Республики Беларусь: Закон Респ. Беларусь, 23 июля 2008 г. № 421-3 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО "ЮрСпектр". – Минск, 2013.

7. Конституция Республики Беларусь 1994 года (с изменениями и дополнениями, принятыми на республиканских референдумах 24 ноября 1996 г. и 17 октября 2004 г.) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО "ЮрСпектр". – Минск, 2013.

8. Об органах внутренних дел Республики Беларусь: Закон Респ. Беларусь, 17 июля 2007 г. № 263-3 (с изменениями и дополнениями) // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО "ЮрСпектр". – Минск, 2013.

9. Горфан Я.Ю. К проблеме виктимизации пожилых людей: обзор зарубежных исследований / Я.Ю. Горфан // Современная зарубежная психология. – 2013. – № 1. – С. 51-59.

10. Щербакова Л.Ю. Виктимологический аспект преступности: современная теория и практика: автореф. ... дис. канд. юрид. наук: 12.00.08 / Л.Ю. Щербакова. – СПб.: Санкт-Петербург. ун-т, 2005. – 22 с.

11. Гришин А. Латентная преступность порождает беспредел / А. Гришин // Сегодня. – 1996. – 8 мая. – С. 1.

12. Шелли Д.Ф. Криминология / Д.Ф. Шелли [и др.]; под ред. Д.Ф. Шелли; пер. с англ. - СПб.: Питер: Питер принт, 2003. - С. 117. - 860 с.

13. О концепции защиты жертв преступной деятельности: постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 20 янв. 2006 г. № 74 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. - 2006. – № 19. – 5/17152.

14. О признании утратившими силу некоторых постановлений Министерства внутренних дел Республики Беларусь и структурного элемента постановления Министерства внутренних дел Республики Беларусь: постановление Министерства Внутренних Дел Респ. Беларусь от 10 сент. 2012 г. № 325 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2004. – № 69. – 5/14142.

15. Шалькевич К. Мнение о милиции большинства граждан сформировано на основе косвенной информации. - [Электронный ресурс]: <http://naviny.by/pda/material/?type=news&id=427473>. – Дата доступа: 31.10.2013

*Храмов С. М.  
кандидат юридических наук,  
доцент кафедры криминально-правовых дисциплин,  
Брестского государственного  
университета имени А.С. Пушкина  
Надійшла до редакції: 02.06.2013*

УДК 343.346

## ГЕНЕЗИС КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОШКОДЖЕННЯ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ ТА ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

*Чеплан О. В.*

Весь комплекс заходів по боротьбі зі злочинністю, а саме зі злочинами у сфері безпеки руху й експлуатації  
© О.В. Чеплан, 2013

транспорту здійснюється по двох стратегічних напрямках: удосконалення правової бази підвищення безпеки дорож-

**ПІВДЕННОУКРАЇНСЬКИЙ  
ПРАВНИЧИЙ ЧАСОПИС**

нього руху та удосконалення технічних заходів захисту.

Правове регулювання безпеки дорожнього руху є проблемою не тільки України, все світове співтовариство прикладає чимало зусиль до недопущення аварійності на транспорті. У зв'язку з цим були прийняті міжнародні нормативні акти, які встановили загальні вимоги до безпеки руху та експлуатації транспорту. Головним нормативним актом серед них необхідно розглядати заключний акт Конференції Організації Об'єднаних Націй по дорожньому руху (Відень, 1968 р.) - конвенція про дорожній рух.

На рівні держави основним нормативними актами, що регулюють відносини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, є Конституція України, Кримінальний кодекс, Кримінальний процесуальний кодекс, Цивільний кодекс України, Кодекс про адміністративні правопорушення, Кодекси (статуту) різних видів транспорту, Закони України "Про транспорт", "Про дорожній рух", а також Постанови Пленуму Верховного суду України, відомчі нормативно-правові акти МВС України та інші акти законодавства України. Крім цих документів безпека дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів регулюються іншими актами центральних органів влади, органів місцевого самоуправління й адміністраціями окремих організацій і підприємств.

Серед перерахованих нормативних актів особливе місце займають норми кримінального права, їх особлива значимість міститься в тому, що ця відповідальність настає тільки за вчинення найбільш суспільно небезпечного діяння. При цьому кримінальне законодавство містить заходи покарання, найбільш жорсткі зі всіх видів покарань, оскільки високий ступінь наслідків для злочинця є одним з найбільш знакових засобів запобігання новим злочинам. На основі цього необхідно зробити висновок, що норми кримінального законодавства є найважливішим заходом впливу на осіб, які схильні або вже вчинили злочини проти безпеки руху й експлуатації транспорту.

Досліджувані злочини, а саме пошкодження шляхів сполучення й транспортних засобів по-різному визначалися на протязі історії вітчизняного законодавства. Розвиток правових норм, що включають норми кримінального права в галузі розвитку безпеки руху та експлуатації транспорту, відбувався з розвитком нових видів транспорту, хоча їх внесок у формування самостійного транспортного напрямку в кримінальній політиці неоднозначний. Визначаючи злочинне діяння караним, закон створює нові юридичні відносини між державою, що захищає визначений нормою інтерес, і злочинцем, що посягає на цей інтерес, щодо якого в державі виникає право на покарання та обов'язок злочинця підкоритися покаранню; виникають відносини, що не мають характеру приватних договірних відносин, а відносини права публічного: відносини владного й пануючого щодо підлеглого та винного [1, 121].

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 в Руській Правді, де визначається розмір мотової податі [2, 85-86].

Одна з перших згадок про кримінальну відповідальність, якщо можна сказати, за вчинення транспортного злочину зустрічається в законодавстві Росії в XVII столітті.

Прикладом такого злочину можна вважати діяння, відповідальність за яке встановлювалася в ст. 17 розділу XXII Соборного уложення 1649 р. Кримінально-караними діяннями визнавалися дії особи, яка "с похвалы или с пьянства, или умыслом наскочет на лошади на чью жену, и лошадыю ея стопчет и повалит, и і ем се обещееше, и тем боем изувечит...". З 1732 р. для молодця (лихача) була введена смертна кара [3, 101].

Аналіз Уложення про покарання кримінальні та вправні 1845 року дає можливість виділити Розділ VIII "Про порушення правил, встановлених для збереження шляхів сполучення", в якому визначені злочини на гужовому, залізничному та водному транспорті. До злочинів, що вчиняються на об'єктах залізничного транспорту, відносять сім складів злочинів, передбачених статтями 1442-1448 Уложення [4, 384]. Умовно вчені їх поділяють на дві групи: до першої належать злочини, що посягають на безпеку руху й експлуатації залізничного транспорту, коли суб'єктом може виступати будь-яка особа (ст. 1442-1444); до другої - склади злочинів, де визначено спеціальний суб'єкт злочину: "особа, що керує паровим двигуном на залізниці", "особа, що наглядає за залізницею", провідник, кондуктор (ст. 1445-1448) [5, 16]. Ці обставини зумовлюють підхід законодавця до формулювання інших складів таких злочинів. Стаття 1442 Уложення передбачала два склади 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 транспорт, що проходить, може бути в небезпеці". Хоча законодавець не конкретизував негативні наслідки, ним було визначено, що вони можуть мати "більшу або меншу небезпеку". З суб'єктивного боку, цей злочин передбачав умисну вину, але в диспозиції статті щодо умислу нічого не було визначено.

Стаття 1443 Уложення містила кваліфікований склад злочину, що передбачений у ст. 1442, але різниця була в конкретизації умислу й визначала навмисну дію "з наміром піддати небезпеці транспорт, що рухався по залізничній дорозі". Стаття 1444 передбачала дії менш небезпечні, ніж передбачені ст.ст. 1442, 1443. Об'єктивна сторона злочину містилася в перетинанні будь-якими способами залізничної дороги в невідновлених місцях, але негативні наслідки таких дій не були визначені [6, 234].

Стаття 1445 визначала спеціальний суб'єкт злочину "управляючий паровим двигуном транспорту на залізничній роботі", до обов'язків якого, у разі небезпеки для транспорту, належить захист і спасіння транспорту й заборона покидати його, поки в ньому будуть знаходитися пасажирі. Особливістю ст. 1446 Уложення було визначення також спеціального суб'єкту злочину, а саме: особа, яка "наглядає за залізничною дорогою". Об'єктивна сторона вчиненого злочину цією особою передбачала неповідомлення вчасно начальству щодо пошкодження залізничної 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, і про-

відники”) суб’єктів злочину. Об’єктивна сторона ст. 1447 - “недотримання визначених правил при відправленні транспорту” для службовців дороги, наслідком якого могло стати нанесення тілесних ушкоджень і завдання смерті. Об’єктом злочину, передбаченого ст. 1448, є безпека руху та експлуатації залізничного транспорту. Об’єктивна сторона міститься в 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 пасажирів.

Отже, Уложення про покарання кримінальні та виправні 1845 року - перший пам’ятник кримінального права, в якому містилися норми щодо відповідальності за злочини, що посягають на безпеку руху та експлуатацію залізничного транспорту, в його статтях були закладені основи нормативного регулювання в галузі кримінально-правового забезпечення безпеки залізничного транспорту та учасників цього процесу [7, 687].

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 й адміністративні правопорушення.

Особливістю відповідальності за шкоду, що була завдана життю й здоров’ю на залізниці, було те, що вона передбачалася Статутом Російських залізничних доріг 1885 р. (т. X ч. 1 ст. 683). Вважається, що таке регулювання було запозичене з германського закону 1871 року. Особливості постанови російського законодавства щодо відшкодування завданих збитків спочатку були згруповані в особливому розділі Зводу Законів Цивільних (т. X ч. 1). В подальшому передбачалась і кримінальна відповідальність [8, 944].

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 правил щодо обладнання та утримання доріг у державі”, що були затверджені Імператором 24 березня 1833 р., були утворені й підпорядковані МВД Губернські комісії, які очолювалися губернатором, повітові - предводителем дворянства. На ці комісії покладалася функція забезпечення функціонування обладнання, нагляд і утримання в справності губернських доріг, мостів, переправ [9].

Починаючи з 1840 року, поліцейський нагляд за будівництвом та експлуатацією залізничних доріг здійснювався жандармськими ескадронами й командами, що знаходилися безпосередньо в підпорядкуванні Міністра шляхів сполучення. У 1860-х рр. жандармські ескадрони й жандармські команди були реорганізовані в управління. Вони займалися “охранением внешнего порядка, благочиния” та суспільної безпеки в районі дії жандармів залізниці. Законом від 19 травня 1871 року було закріплено порядок їхніх дій на залізниці з розслідування “злочинів” і “проступків” загального характеру.

До 1906 року жандармські управління на залізниці були відокремлені від політичної діяльності й не брали безпосередньої участі в 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 жандармських управлінь. На залізниці було створено секретно-агентурний нагляд, що покладало на жандармські управління на залізниці мати власну секретну агентуру.

Оскільки система транспорту, його безпека й шляхи сполучення є важливою умовою ефективного функціонування країни. Як продемонстрував історичний аналіз вітчизняного законодавства, кримінально-правова відповідальність за пошкодження шляхів сполучення й 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. Таганцев Н.С. Русское уголовное право. Лекции. Часть общая. В 2 т. Т. 1. - М.: Наука, 1994. - С. 121 (380 с.)
2. Тихомиров М.Н. Пособие для изучения Русской Правды // Под общ. ред. профессора Б.А. Рыбакова. - М.: Издательство Московского Университета, 1953 - С. 85-86 (192 с.).
3. Российское законодательство X-XX веков: В 9-ти т. - М: Юрид. лит., 1985. - Т. 3. Акты Земских соборов. - С. 101, 249, 250 (512 с.)
4. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1845 года / издано Н.С. Таганцевым. - СПб.: Государственная типография, 1899. - С. 384 (900 с.)
5. Коришева И.В. Уголовная ответственность за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения. Диссертация на соискание ученой степени канд. юр. наук. (12.00.08). - М., 2004. - С. 16 (145 с.).
6. Рогов В.А. История государства и права России IX – начала XX веков / В.А. Рогов – М.: Манускрипт, 1994. – С. 234 (300 с.)
7. Брокгауз Ф.А. Энциклопедический словарь [Текст]: в 41 т. / Ф.А. Брокгауз, И.А. Ефрон. - СПб.: Типолиграфия И.А. Ефрона, 1890-1902. - Т. XXXIV: Московский университет. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных. - 1902. - С. 687 (962 с.)
8. Брокгауз Ф.А. Энциклопедический словарь [Текст]: в 41 т. / Ф.А. Брокгауз, И.А. Ефрон. - СПб.: Типолиграфия И.А. Ефрона, 1890-1907. - Т. УІ: Московский университет. Ст. “Вознаграждение за вред и убытки” - 1892. - 944 с.
9. “Положения о губернских строительных и дорожных комиссиях” от 28 апр. 1849 г. // Фонды органов управления строительством, строительных и дорожных организаций. - [Электронный ресурс]: <http://guides.rusarchives.ru/browse/guidebook.html?bid=308&sid=1081520>.

**Челпан О.В.**

*Здобувач кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права.*

*Національної Академії внутрішніх справ*

*Надійшла до редакції: 09.05.2013*