

Іванова І. Ю., студентка,
ВСП «Миколаївський інститут права»,
Національний університет «Одеська юридична академія», м. Миколаїв
Науковий керівник: Козаченко О. В., д.ю.н., професор

ІСТОРІЯ РОЗВИТКУ ВІТЧИЗНЯНОГО ЗАКОНОДАВСТВА, ЩО РЕГЛАМЕНТУЄ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНІ ЗЛОЧИНИ

Людина завжди прагне швидко переміщуватися у просторі. Це прагнення простежується протягом усього розвитку людського суспільства. Транспорт відіграє велику роль у нашому житті. Він є найбільш поширеним засобом перевезення вантажу і людей, але в той же час і небезпекою, яка зростає з кожним днем. Тому ця сфера потребує чіткого регулювання з боку держави, як шляхом прийняття превентивних і охоронних норм, так і відповідальністю, яка настає за їх порушення. Вдосконалення боротьби зі злочинами проти безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту вимагає історичного розгляду цього питання.

У зв'язку з вищевикладеним, метою даної статті є дослідження того, як із розвитком транспорту розвинулося законодавство, що забезпечує його безпечне застосування.

Одне з перших згадувань про кримінальну відповідальність за так звані дорожньо-транспортні злочини зустрічається у законодавстві XVII століття. Прообразом такого злочину можна вважати діяння, відповідальність за яке встановлювалася ст. 17 глави XXII Соборного уложення 1649 р. кримінально караними визнавалися дії особи, яка в стані сп'яніння, або навмисно, на коні зіб'є та покалічить людину. В 1730 році російська імператриця Анна Іванівна указом ввела покарання за швидку їзду на конях у вигляді висилки на каторгу. Але реальних засобів виконання даних нормативних актів не існувало.

Як бачимо, уже у XVII столітті деякі види порушень на транспорті знайшло місце у законодавстві. Звичайно, не можна ставити відповідальність за порушення на один щабель із сучасною відповідальністю, але й транспорт в ті часи був інший, обмежений в можливостях і швидкості.

В 1801 році в Москві вже діяли детально розроблені правила руху. Їздити можна було лише по правій стороні. На певних вулицях обмежувалася швидкість руху і встановлювалися особливі місця для стоянки екіпажів.

В 1817 році контроль за порушеннями на дорозі було покладено на поліцію. Для визначення міри покарання щодо селян, які нерідко ставали винуватцями дорожньо-транспортних пригод, 23 березня 1839 року був затверджений «Сільський Судовий Статут для державних селян». У його IV відділі «Про покарання за проступки проти законів і особистої безпеки» встановлювалися покарання «... якщо від швидкої їзди буде хто-небудь забитий, то винного брати під варту».

Зростання кількості автомобілів на дорогах розвинутих країн світу, загострювали питання безпеки руху. Перші правила руху для автомобілів було введено у Франції 14 серпня 1893 року.

У кримінальному законодавстві того часу не було норм, які б передбачали кримінальну відповідальність за злочини, вчинені на автомобільному транспорті. Чинне на той період кримінальне законодавство не було підготовлене до оцінки злочинів, пов'язаних із експлуатацією автотранспорту. Суди під впливом громадської думки впадали в крайнощі, виносячи то невинуватих м'яко, то надмірно суворі вироки по справах цієї категорії. Глибокий аналіз всіх інших обставин по справі здебільшого не проводився. Тяжкість наслідків, що спричинялися подією була найістотнішим фактором, що визначала винність водія.

За період існування першої Української народної Республіки було видано чотири політичних акти, але жодного закону. Тому на території молодій українській державі продовжувало діяти попереднє кримінальне законодавство Російської імперії.

Після жовтневої революції 1917 року Мосрадою 31 липня 1918 року була прийнята «Інструкція про користування автомобілями й мотоциклами й про порядок руху по Москві та її околицях», яка на той період регулювала правила руху. Двома роками пізніше (10 червня 1920 року) Рада народних комісарів своїм декретом затвердила правила руху. Декрет називався «Про авторух по місту Москві та її околицях». Вважається, що саме цей документ поклав початок розвитку законодавства в галузі безпеки дорожнього руху.

Декрет вмщував у собі основні вимоги до поведінки водіїв, а також правила реєстрації та технічного контролю механічних транспортних засобів. Але він не став початком формування спеціальних кримінально-правових норм про відповідальність за злочинні порушення правил дорожнього руху.

На початку 20-х років в Україні не ставилось питання про систему злочинів у сфері дорожнього руху, адже автомобільний транспорт був більше засобом розкоші, а не транспортним засобом, тому був мало поширеним. Кримінальні кодекси України 1922 та 1927 років не вмщували

спеціальних кримінально-правових норм про кримінальну відповідальність водіїв автомобільного транспорту.

Відсутність у КК України 1927 року кримінально-правової норми за злочинні посягання на відносини у сфері використання автомобільного транспорту спричинила в практиці правоохоронних органів чималі труднощі. Практично такі ж самі суспільно-небезпечні діяння кваліфікувалися за різними статтями КК.

Загострення проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху призвело до необхідності прийняття РНК СРСР постанови від 23 січня 1931 року «Про відповідальність за злочини, які дезорганізують роботу транспорту», на підставі якого КК України 1927 року було доповнено ст. 56 30а, яка передбачала відповідальність працівників транспорту за порушення трудової дисципліни (порушення правил руху, недоброякісний ремонт рухомого складу й шляхів тощо).

З метою впорядкування правового регулювання безпеки експлуатації автотранспорту та забезпечення безпеки дорожнього руху Пленум Верховного Суду СРСР прийняв постанову від 15 жовтня 1950 р. № 16/12У «Про кваліфікацію злочинів, пов'язаних з порушенням правил руху на автотранспорті». Пленум підтвердив розмежування у кваліфікації автотранспортних злочинів залежно від того, чи вчинені вони працівником транспорту або особою, яка таким не є.

Лише з 1 січня 1961 р. вступили в дію єдині для всієї країни «Правила руху вулицями міст, населених пунктів і дорогах СРСР». У КК України, який вступив у дію з 1 квітня 1961 року, було усунено багато недоліків попереднього законодавства. Він передбачив ряд кримінально-правових норм, які визначали злочинність діяння на автотранспорті.

З прийняттям незалежності України розпочалося розроблення законів та підзаконних актів, у сфері дорожнього руху, що спрямовувались на забезпечення посилення її охорони. Нормотворчий процес не завершується. У 2001 р. був прийнятий новий КК України та Закон України «Про автомобільний транспорт». З часу введення Правил дорожнього руху, було прийнято шість законів України, 14 постанов Уряду, три державні стандарти, що закономірно привело до створення нових Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р.

Отже, ми бачимо, що протягом історичного розвитку відповідальність за транспортні злочини еволюціонувала. Спочатку діяння, які вчинялися на транспорті, взагалі не передбачали ніякої відповідальності, крім громадського осуду. З часом в законодавстві держав почали з'являтися норми, що визнавали порушення на транспорті караними, але фактично

реалізації цих норм не було, адже не був забезпечений якісний механізм притягнення до такої відповідальності і призначення покарання. Лише у в другій половині ХХ століття, у зв'язку з поширенням транспортних засобів, зокрема автомобілів, у населення, відповідальність за транспортні злочини знайшла чітке відображення у законодавстві України. Це відбувалося поступово, шляхом неодноразового внесення змін і поправок у закони, прийняття нових і нових нормативно-правових актів. Але не зважаючи на такий довгий шлях розвитку, не можна сказати, що він завершився, адже, як бачимо, багато питань залишилося неврегульованими.

УДК 343.3/.7 (043.2)

Кабиш Д. Г., студентка,
Інститут підготовки кадрів для органів прокуратури України,
Національний юридичний університет ім. Я. Мудрого, м. Харків
Науковий керівник: Демидова Л. М., д.ю.н., доцент

ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ ВИЗНАЧЕННЯ ПРЕДМЕТУ ЗЛОЧИНУ ПРИ ПОРУШЕННІ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ (СТ. 276 КК УКРАЇНИ)

Одним із предметів злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту є водний транспорт. Наразі водний транспорт охоплює 60-67 % всього світового вантажообігу, в Україні ця частка понад 25 %. Видів водного транспорту існує багато, а тому вкрай актуальним є питання визначення точного предмета злочинів, пов'язаних з ним.

Водний транспорт, як альтернативний предмет злочину, являє собою матеріальну сторону об'єкта на який направляється злочинний вплив. Водний транспорт включає в себе плавучі самохідні і несамохідні засоби, маяки, бакени, причальні споруди, призначені для перевезення вантажів та пасажирів, рибальства [1]. У складі злочину, передбаченому ст. 279 КК, предмет злочину є обов'язковою ознакою, і його роль у механізмі заподіяння шкоди певним суспільним відносинам має важливе самостійне теоретичне і практичне значення.

Проте до різновиду предмету злочину, що розглядається, не належать військові кораблі, порушення правил водіння яких кваліфікується за ст. 417 ККУ. Але ж військові кораблі також належать до водного транспорту, тут і виникає потреба у точному з'ясуванні предмету злочину, який володіє сукупністю ознак і особливостей, багато з яких мають самостійне кримінально-правове значення і певним чином впливають на підстави кримінальної відповідальності і відповідно на кваліфікацію діяння.