

збуту чи експлуатації транспортного засобу», визнавши мету обов'язковою ознакою суб'єктивної сторони складу знищення, підробки або заміни ідентифікаційних номерів транспортного засобу, а також включити в диспозицію складу знищення, підробки або заміни ідентифікаційних номерів транспортного засобу таку ознаку злочину, як «завідомість», що характеризує суб'єктивну сторону складу злочину.

### *Література*

1. Кваліфікація знищення, підробки, заміни номерів вузлів та апретів транспортного засобу та відмежування цього складу злочину від ст. 396 КК України. Приховування злочину // Юридична Україна. – 2011. – № 3.
2. Коржанський М. Й. Класифікація злочинів : навч посібник М. Й. Коржанський. – 3-тє вид., перероб і допов. – К. : Атіка, 2007. – С. 410-411.
3. Хавронюк М. І. Довідник з Особливої частини Кримінального кодексу України / М. І. Хавронюк. – К. : Істина, 2004. – С. 319.

УДК 343.346 (043.2)

**Попович В. Б.**, студентка,  
ВСП «Миколаївський інститут права»,  
Національний університету «Одеська юридична академія», м. Миколаїв  
Науковий керівник: Козаченко О. В., д.ю.н., професор,

## **СТАНОВЛЕННЯ ІНСТИТУТУ ТРАНСПОРТНИХ ЗЛОЧИНІВ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ**

Транспорт є невід'ємною частиною сучасного життя. Кожного дня ми користуємося автомобільним транспортом – маршруткою, таксі, власним авто. Пересування за допомогою транспорту робить наше життя комфортнішим, допомагає заощадити час. У зв'язку з широким поширенням транспортних засобів всіх видів в житті суспільства транспортні злочини мають розповсюджений характер та детально закріплені в Розділі XI Особливої частини Кримінального кодексу України.

Діючим законодавством згадуються такі види транспорту як: трубопровідний, водний, річковий, повітряний, залізничний, автомобільний, гужовий транспорт тощо. А що відомо про транспортні злочини в Київській Русі, Великому князівстві Литовському?

Безумовно, дослідження саме становлення транспортних злочинів є актуальним питанням, оскільки воно не є достатньо дослідженим та має низку своїх характерних особливостей в Київській Русі та Великому князівстві Литовському формувалося аутентичне українське кримінальне

право, тому розкриття особливостей саме цього періоду має фундаментальне значення при сучасному визначенні транспортних злочинів.

Київська Русь – державне утворення слов'ян, з якого в майбутньому виділилась самостійні держави у XI-XII ст. було започатковано зведення норм давньоруського права, яке увійшло в історію під назвою Руська Правда і стало джерелом українського, російського, білоруського та литовського права.

В Київській Русі гужовий транспорт був єдиним видом транспорту. Зокрема, коротка редакція Руської Правди містить таке положення: «За вбивство княжого коня, якщо той з тавром, платити 3 гривни, а за коня смерда 2 гривни». Дане положення ставить під державну охорону гужовий транспорт та свідчить про соціальну нерівність, так як штрафні санкції за вбивство коня князя перевищують санкції за вбивство коня смерда.

За довгою редакцією Руської Правди викрадення худоби з хліва та пограбування оселі мають однаковий вид та міру покарання. Винна особа повинна заплатити 3 гривни та 30 кун. Можна зробити висновок, що недоторканість транспорту та житла мають однакову правову захищеність з боку держави.

Довга редакція Руської Правди взагалі визнає гужовий транспорт однією з пріоритетних цінностей, яка є важливішою ніж життя певних соціальних верств: «Якщо закуп вкраде що-небудь, то господар відповідає за нього; якщо закупа знайдуть, то господар спочатку буде платити за коня, вола, а за закупа може не платити та продати його як холопа».

Після розпаду Київської Русі державно-правовий розвиток на переважній частині українських земель тісно пов'язується з експансією Литовської держави. Етнічні литовці, які становили лише десятку населення новоствореної держави, намагаючись утримати під своїм контролем українські землі, дотримувалися правила: «ми старину не рушимо, а новину не вводимо». Руські князівства зберігали у складі Великого князівства Литовського автономію. Державний устрій та правова система залишалися такими ж, як і до входження в Литву. Основними джерелами права цього періоду були Литовські статuti, які базували на нормах Руської Правди.

У Литовському статуті 1588р. охороні гужового транспорту присвячено Розділ XIII «Про грабежі і нав'язки». Артикул 1 цього розділу містить таке положення: «Коли б хто-небудь захопив на чужій землі табуни коней князівських, панських, земських і тримаючи його у себе, уморив жеребця або кобилу або їх собі присвоїв, то за кобилу ти жеребця повинен заплатити нав'язку: за кобилу 4 копи грошей, за жеребця – 8 коп. грошей». Дане положення визначає розмір штрафних санкцій за крадіжку жеребця в два

рази більше ніж за кобилу, що свідчить про розмежування гужового транспорту в залежності від тяглових властивостей, витривалості та можливості застосування в господарстві.

Артикул 2 зазначеного розділу визначає: «Коли хтось вчинив грабіж шляхтичу чи шляхтянці, забрав коней при церкві, на торзі чи в полі, на дорозі чи в іншому місці при цьому не було заподіяно ніяких побоїв чи ушкоджень, то грабіжник повинен виплатити нав'язку самому шляхтичу, як за побої. А коли хто-небудь із слуг при такому грабежі буде поранений або побитий, то також і слугам виплатити нав'язку відповідно до їхнього стану».

Судячи з цього положення, можна зробити висновок, що цінність гужового транспорту в литовський період значно зросла в порівнянні з періодом Київської Русі. Зазначена норма ставить охорону гужового транспорту від посягань на перше місце, забуваючи про цінність людського життя. Причому, міра покарання за крадіжку гужового транспорту значно перевищує міру покарання за нанесення тілесних ушкоджень людині. При крадіжці гужового транспорту без нанесення йому ушкоджень, передбачається виплата штрафу як за заподіяння побоїв людині, що безумовно підкреслює його пріоритетність.

Таким чином, дослідивши основні джерела права Київської Русі та Великого князівства Литовського, можна зробити висновок, що в зазначений період кримінально-правова охорона транспорту мала доволі широку та детальну регламентацію. Гужовий транспорт визначався як одна з найголовніших цінностей суспільства, посягання на яку передбачали суворі санкції. Це свідчить про те, що транспорт є невід'ємною частиною не лише сучасного життя, а й періоду формування державності на етнічних територіях України.

УДК 343.3/.7 (043.2)

**Пузікова А. С.**, студентка,

Інститут підготовки кадрів для органів прокуратури України,  
Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, м. Харків  
Науковий керівник: Демидова Л.М., д. ю. н., доцент

## **САМОВІЛЬНЕ, БЕЗ НАГАЛЬНОЇ ПОТРЕБИ, ЗУПИНЕННЯ ПОЇЗДА СТОП-КРАНОМ: ПРОБЛЕМИ КВАЛІФІКАЦІЇ**

Стаття 283 КК України передбачає кримінальну відповідальність за самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда стоп-краном чи шляхом роз'єднання повітряної гальмової магістралі або іншим способом, якщо це