

## ГЕНЕЗИС КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

**Анотація.** Наукова стаття присвячена дослідженню історичного розвитку кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки на транспорті. Розглянуті кримінально-правові нормативні акти, чинні на території нинішньої України з XI ст. Виділені етапи історичного розвитку законодавчих конструкцій диспозицій кримінально-правових норм про порушення правил безпеки на транспорті в Україні.

**Ключові слова:** кримінальне право, генезис кримінальної відповідальності, безпека руху та експлуатації транспорту, порушення правил безпеки на транспорті.

**Постановка проблеми.** Споконвічною проблемою людини є швидке й ефективне пересування, а отже, створення таких видів транспорту, що дозволяли б перевозити якомога більше пасажирів і вантажів. Зазначені потреби, у свою чергу, зумовлюють конструювання транспортних засобів, що мають великі габарити, вагу та швидкість, а тому є джерелами підвищеної небезпеки. Поводження з ними потенційно пов'язане з можливістю завдання шкоди життю, здоров'ю та власності людини. Проблема безпеки руху й експлуатації транспорту здавна відома людству, має свою історію пошуку напрямів вирішення, зокрема, заходами кримінально-правового характеру. Кримінально-правові питання транспортних злочинів досліджувалися вченими України, зокрема: О. Балобановим, В. Борисовим, С. Гізімчуком, В. Гуславським, В. Касинюком, З. Корчевою, О. Котовенком, В. Мисливим, О. Опальченком, В. Пруссом, В. Тихим та іншими. Проте особливостям історичного розвитку кримінально-правової охорони безпеки руху й експлуатації транспорту приділялося недостатньо уваги.

**Мета статті** – дослідити історичний розвиток законодавчих конструкцій диспозицій кримінально-правових норм про порушення правил безпеки на транспорті, чинних на території нинішньої України в різні часи.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Історичний розвиток законодавства, що діяло на території України в різні часи, свідчить про те, що безпека руху й експлуатації транспорту з давнини були об'єктом правової охорони.

За часів Київської Русі транспортними засобами були тварини (здебільшого коні) та гужові вози, які ще збереглися як немеханічні транспортні засоби, якщо їх використовують для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів.

Згідно зі ст. 12 короткої редакції «Руської правди» («Правди Ярослава»), часом появи якої вважають 10–30-і рр. XI ст., злочином вважалося незаконне користування чужим майном, особливо самовільна їзда на чужому коні [1, с. 56, 64]. На Запорізькій Січі у XVIII ст. поширеним був такий злочин, як конокрадство, яке, всупереч законодавству, розглядалося населенням як тяжкий злочин, через який траплявся й самосуд

[1, с. 242]. Вищезазначені кримінально-правові норми, що були чинними на території України, охороняли суспільні відносини, близькі до тих, які зараз охороняє ст. 289 Кримінального кодексу (далі – КК) України, що передбачає відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом.

Ст. 17 гл. XXII «Соборного уложення» Росії 1649 р. визнавала злочинними дії особи, яка «с похвалы или с пьянства, или умыслом наскочет на лошади на чью жену, и лошады ея стопчет и повалит, и тем ее обесчестит, или ея тем боем изувечит <...>». 1732 р. для лихачів було введено смертну кару [2, с. 17].

Необхідність нормативної регламентації порядку руху гужового транспорту виникла у XVII ст. Одним із нормативних актів, що дійшли до наших часів, є Указ царів Івана та Петра, датований 3 січня 1683 р., в якому зазначалося: «Великим государям ведомо учинилось, что многие умели ездить в санях на возжах с бичами большими и, едучи по улицам, небрежно, людей побивают, то впредь с сего времени на возжах не ездить».

У Російській імперії безпека руху й експлуатації транспорту охоронялася комплексом кримінально-правових норм «Уложення о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г.», зокрема, норм про суходільне сполучення (відповідальність за неналежне утримання доріг, переправ, мостів; за пошкодження, захаращення залізничних шляхів; за порушення правил керування локомотивами та їх експлуатації; за несвоєчасне повідомлення про пошкодження або захаращення залізничних шляхів; про річковий транспорт (відповідальність за пошкодження шлюзів, гребель, водоспусків чи інших гідротехнічних споруд або суден; несправне утримання річкового водного шляху й обладнання; неналежний нагляд за роботою експлуатаційних служб); про морський транспорт (відповідальність за порушення правил безпеки руху чи експлуатації суден) [3, с. 96].

Поява у XVIII ст. самохідних екіпажів зумовила потребу в розробленні правил їх руху. Для безпеки руху попереду парового автомобіля, що рухався, повинна була йти людина із червоним прапором, яка попереджала про можливу небезпеку.

Прототип досконалого автомобіля з бензиновим двигуном побудований німецькими інженерами К. Бенцем і Г. Даймлером 1885–1886 рр. Перші правила руху для автомобілів уведено 14 серпня 1893 р. у Франції.

1897 р. у Російській імперії міські думи Москви й Петербурга обговорювали можливість встановлення спеціальних правил для «автоматичних екіпажів», а трьома роками пізніше міська дума Петербурга затвердила «Обязательное постановление о порядке пассажирского и грузового движения по городу С.-Петербургу на автомобилях» [4, с. 78–79]. 1901 р. до Росії завезено 40 автомобілів. На початку Першої світової війни автомобільний парк країни налічував лише 12 тис. одиниць, але потреби у військових перевезеннях зумовили збільшення закупівлі автомобілів. Наприкінці 1924 р. на заводі Автомобільного

Московського товариства виготовлено 10 перших вантажних автомобілів, а 1940 р. з конвеєрів зійшло 145, 4 тис. автомобілів, серед яких 136 тис. вантажних [5, с. 135].

Наведені факти свідчать про те, що з розвитком і вдосконаленням транспортних засобів зростало й усвідомлення тієї суспільної безпеки, яку вони несуть під час їх використання. Це усвідомлення втілювалося в ухваленні нормативних актів, які, по-перше, встановлювали правила експлуатації та руху транспортних засобів, по-друге, встановлювали відповідальність за порушення цих правил.

Проблема безпеки експлуатації транспорту в її сучасному розумінні постала в Україні саме за часів розвитку капіталістичних відносин у Російській імперії. Як і в інших, більш розвинутих державах Західної Європи й Америки, це явище пов'язане з розвитком залізничного транспорту.

Це підтверджується такою пам'яткою історії кримінального законодавства, як «Уголовное уложение» Росії від 22 березня 1903 р. [6]. Цей нормативний акт не містив окремої глави, яка б встановлювала відповідальність за порушення правил безпеки руху й експлуатації транспорту. Проте відповідальність за злочини, додатковим безпосереднім об'єктом яких була безпека руху й експлуатації транспорту, передбачалася в багатьох його главах, хоча вони й не набули чинності. Нерозробленість норм про транспортні злочини в дореволюційний період, як зазначає І. Тяжкова, зумовлюється тим, що такі види транспорту, як залізничний, водний і особливо повітряний, з'явилися і розвивалися лише наприкінці XIX – на початку XX ст. Тому в «Уголовном уложении» містилася низка норм, що передусім гарантували безпеку руху залізничного й водного (морського та річкового) транспорту [7, с. 91–92].

Ці норми містилися в гл. 6 «Про непідкорення владі» (ст. 139, ч. 3 ст. 142, ст. 148), у гл. 10 «Про порушення постанов, які охороняють громадську та особисту безпеку» (ст. 231), у гл. 18 «Про порушення постанов про виробництво будівельних робіт та про використання шляхів сполучення і засобів зв'язку» (ст. ст. 386–403, 407), у гл. 30 «Про пошкодження майна, шляхів сполучення, попереджувальних, обмежувальних та інших знаків чи інших предметів» (ст. ст. 549, 551, 557–560, 564–567, 570).

Аналіз вищезазначених статей «Уголовного уложения» Росії показує, що за суб'єктом ці злочини можна поділити на такі три групи: 1) злочини зі спеціальним суб'єктом – працівники транспорту; особи, діяльність яких пов'язана із транспортом; 2) злочини, суб'єктом яких є як зазначені вище в п. 1 особи, так і загальний суб'єкт; 3) злочини із загальним суб'єктом.

Наприклад, «Уголовное уложение» встановлювало відповідальність для тих, хто винний в «<...> ослушанні законним распоряжению или предъявленному ему требованию служащего, или управляющего движением железнодорожного поезда, или капитана парохода или морского судна, или вообще лица, от исполнения служебных обязанностей коего зависит безопасность железнодорожного движения, судоходства или мореплавания, если за сие ослушание не определено законом особого наказания <...>» (ст. 139); «в неосмотрительной или непомерно скорой езде в городе или селении; в поручении править лошадей лицу, заведомо неспособному или пьяному <...>» (ст. 231); «в воспрещенном законом разведении огня на береговом околосадовом пространстве» (ст. 392); «в неисполнении установленных законом или обязательным постановлением правил для публики на железных дорогах»; «в переезде, переходе или

перетаскивании чего-либо через железную дорогу в то время, когда это не дозволено; в неуничтожении или в неперенесении, по сделанном полициею или управлением железной дороги напоминании, произведенного загромождения железнодорожного полотна или вообще устроенного с нарушением установленных законом правил о сооружениях и работах вблизи линии железной дороги» (ст. ст. 397, 398); «в неисполнении установленных законом или обязательным постановлением правил для езды обозами по шоссе или другим дорогам или для прогона по оным скота» (ст. 403); «в препятствовании проезду или проходу по путям сообщения, предоставленным в общее пользование, загромождением их» (ст. 407); «в нарушившем безопасность железнодорожного движения или плавания неосторожном повреждении: 1) железнодорожных путей или подвижного состава железной дороги; 2) парохода или морского судна; 3) предостерегательного знака, установленного для безопасности железнодорожного движения или судоходства» (ст. 566); «в нарушившем безопасность железнодорожного движения или плавания повреждении: 1) железнодорожных путей или подвижного состава железной дороги; 2) парохода или морского судна; 3) предостерегательного знака, установленного для безопасности железнодорожного движения или судоходства» (ст. 558); «в незаявлении или несвоевременном заявлении железнодорожному сторожу или иному лицу, наблюдающему за безопасностью путей сообщения на суше или на воде, о сделанном виновным случайно повреждении пути, угрожающем опасностью движению по оному, или предостерегательного знака» (ст. 570) [6].

Наведені кримінально-правові норми здебільшого, з погляду сьогодення, за ступенем своєї суспільної безпеки мали характер адміністративних правопорушень, але законодавець тоді вважав за необхідне встановлювати за їх вчинення кримінальну відповідальність. Така відповідальність встановлювалася за порушення правил, чинних на залізничному, водному та гужовому транспорті. Кримінально-правовий захист тогочасним законодавцем безпеки руху лише цих видів транспорту загалом обґрунтований, оскільки розвиток інших видів транспорту почався після ухвалення «Уголовного уложения».

Так, широкий розвиток авіації як повітряного транспорту почався лише після Першої світової війни. Що стосується автомобільного транспорту, то 1905 р. до Росії, за офіційними даними, ввезено 103 автомобілі, через рік – 595, а 1908 р. – 1 365 [8, с. 11]. З того ж 1908 р. почав збирати автомобілі Російсько-Балтійський вагобудівний завод у Ризі, а через 5 років державою роз'їжджало майже 12 тис. автомобілів (на той час Росія за рівнем автомобілізації посідала десяте місце у світі). Отже, 1903 р. повітряний і автомобільний транспорт не були розвинуті, тому порушення правил безпеки руху на цих видах транспорту не мало достатніх підстав для їхньої криміналізації.

Подальший розвиток в Україні кримінально-правових норм у сфері безпеки руху транспорту пов'язаний зі становленням радянського кримінального права.

На той час боротьба із транспортними злочинами цікавила законодавця не стільки через нещасні випадки з людьми та майном, скільки через необхідність забезпечення безперервної роботи транспорту. Саме останній критерій лежав в основі формування кримінального законодавства про злочини на транспорті в період 1917–1922 рр.

Стосовно залізничного транспорту були видані декрети, що встановлювали кримінальну відповідальність за такі види злочинів: 1) невиконання декрету про централізацію управління, охорону доріг та підвищення їх пропускнуої спроможності; 2) порушення постанови про упорядження залізничного транспорту; 3) порушення правил користування пасажирськими поїздами; 4) порушення правил проїзду на залізницях; 5) порушення постанови про заходи щодо поліпшення проїзду залізницею; 6) псування та втрата вантажів і багажу; 7) незаконний проїзд на паровозах та гальмівних площадках.

У більшості перелічених декретів зазначалося, що винні притягуються до суворої відповідальності і можуть бути відправлені до концентраційних таборів.

До транспортних злочинів на водних шляхах належали: 1) проїзд водними шляхами з порушенням встановлених правил; 2) безквитковий проїзд; 3) псування та втрата вантажів і багажу; 4) сприяння чи неперешкодження службовими особами порушенням правил проїзду водними шляхами і перевезення вантажів і багажу.

До транспортних злочинів на морських шляхах закон відносив: 1) псування чи втрату вантажів; 2) безквитковий проїзд; 3) непокору законним розпорядженням капітана. Винні в скоєнні цих злочинів підлягали судовій чи адміністративній відповідальності.

Нарешті, Декрет Ради Народних Комісарів «Про повітряні пересування» від 17 січня 1921 р. у загальній формі передбачав відповідальність осіб, без розрізнення підданства, за порушення правил про повітряні пересування [9, с. 212–214].

Першим радянським кримінальним кодексом був КК Російської Радянської Федеративної Соціалістичної Республіки (далі – РРФСР) від 24 травня 1922 р. КК Української Радянської Соціалістичної Республіки (далі – УРСР) затверджений постановою Всеукраїнського центрального виконавчого комітету (далі – ВУЦВК) 23 серпня 1922 р., він набув чинності 15 вересня 1922 р. Законодавчі органи УРСР зберегли однакову із КК РРФСР нумерацію та зміст статей у КК республіки. За ст. 3 зазначеної постанови дію КК УРСР було поширено на злочини, скоєнні до його видання. Зміни КК УРСР 1922–1925 рр. цілком повторювали зміни, які вносилися до КК РРФСР [9, с. 296, 297].

Радянський законодавець, як і законодавець Російської імперії, не виділяв безпеку руху й експлуатації транспорту як родовий об'єкт злочинів. КК УРСР 1922 р. передбачав кримінальну відповідальність за злочини проти безпеки руху й експлуатації транспорту в кількох главах. Так, злочини, додатковим безпосереднім об'єктом яких були безпека руху й експлуатація транспорту, містилися в гл. I «Державні злочини» (ст. ст. 65, 75, ч. 1 ст. 76), гл. II «Посадові (службові) злочини» (ст. 110), гл. VI «Майнові злочини» (ст. 197<sup>1</sup>), гл. VIII «Порушення правил, які охороняють народне здоров'я, суспільну безпеку та публічний порядок» (ст. 218).

31 жовтня 1924 р. Центральний виконавчий комітет (далі – ЦВК) Союзу Радянських Соціалістичних Республік (далі – СРСР) ухвалив «Основні начала кримінального законодавства Союзу РСР і союзних республік» – акт із загальної частини кримінального права. Вони запроваджували для всього СРСР принципи кримінального законодавства, проте «Основні начала» надавали право Президії ЦВК СРСР вказувати союзним республікам види злочинів. Це звучувало повноваження органів влади союзних республік у галузі кримінального права [1, с. 148].

8 червня 1927 р. ухвалений новий КК УРСР. Він побудований відповідно із загальносоюзними «Основними началами кримінального законодавства Союзу РСР і союзних республік», а також з іншими загальносоюзними актами, чинними на той час. Цей кодекс набув чинності 1 липня 1927 р.

13 березня 1929 р. ухвалено постанову ЦВК і РНК СРСР, яка посилює боротьбу із транспортними злочинами. У р. 2 постанови зазначалося: «На підставі ч. 2 ст. 3 Основних начал кримінального законодавства Союзу РСР і союзних республік 31 жовтня 1924 р. запропонувати урядам союзних республік доповнити Кримінальні кодекси союзних республік статтями, які передбачають: 1. За порушення встановлених обов'язковими постановами Народного комісаріату шляхів сполучення та його органів правил для охорони порядку і безпеки руху, охорони майна транспорту, попередження та запобігання незаконному використанню транспорту, а так само проведення санітарних і протипожежних заходів, якщо порушення спричинило тяжкі наслідки, – позбавлення волі на строк до 3-х років або штраф до 3 000 карбованців» [10, с. 243–244].

19 червня 1929 р. ВУЦВК і РНК УРСР ухвалюють постанову і вводять до КК УРСР 1927 р. ст. 96<sup>1</sup>, яка містилася в р. II «Злочини проти порядку управління» підр. Б. «Інші злочини проти порядку управління». Ст. 96<sup>1</sup> КК УРСР 1927 р. у редакції 1929 р. цілком повторювала зміст п. 1 р. 2 зазначеної вище постанови ЦВК і РНК СРСР від 13 березня 1929 р. і, на наш погляд, була першою єдиною кримінально-правовою нормою, яка встановлювала відповідальність за злочинне порушення чинних на транспорті правил приватними особами за умови настання суспільно небезпечних наслідків.

28 грудня 1960 р. Верховна Рада УРСР ухвалила новий КК республіки, який набув чинності 1 квітня 1961 р. [11]. Гл. 10 «Злочини проти громадської безпеки, громадського порядку та народного здоров'я» містила і склади злочинів, що передбачали кримінальну відповідальність за вчинення транспортних злочинів.

КК УРСР 1960 р. не передбачав безпеку руху й експлуатації транспорту як родовий об'єкт злочинів, не було розроблено систему транспортних злочинів і вони містилися в різних главах цього кодексу. Взагалі, серед кримінальних кодексів колишніх радянських республік лише в КК Вірменської, Казахської та Молдавської РСР 1961 р. були окремі глави, що мали родовим об'єктом безпеку руху й експлуатації транспорту.

Чинне кримінальне законодавство України в р. XI «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» Особливої частини КК містить норми, які встановлюють відповідальність за порушення правил безпеки на транспорті.

**Висновки.** Охорона безпеки руху транспорту кримінально-правовими заходами відома національному законодавцю ще із часів появи на території нинішньої України перших писемних нормативних актів, які встановлювали злочинність діяння.

Можна виділити два етапи розвитку законодавчих конструкцій диспозицій кримінально-правових норм про порушення правил безпеки на транспорті, чинних на території колишньої України в різні часи. Для першого етапу характерні комбіновані (описово-бланкетні) диспозиції (наявність у диспозиції однієї норми як опису конкретного порушення безпеки руху, так і відсилання до нормативних актів, які встановлюють правила) – до 1922 р.; для другого етапу характерні бланкетні диспозиції (відсилання до інших нормативних актів, які встановлюють правила безпеки руху на транспорті) – з 1922 р. по теперішній час.

*Література:*

1. Рогожин А., Страхов М., Гончаренко В. та ін. Історія держави і права України. Ч. 1: Підручник для юрид. вищих навч. закладів і фак.: у 2 ч. Київ, 1996. 368 с.
2. Коробеев А. Транспортные преступления. СПб., 2003. 406 с.
3. Мисливий В. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Дніпропетровськ, 2004. 380 с.
4. Тельпов О. Кримінальна відповідальність у сфері безпеки руху та експлуатації автотранспорту (історичний аспект). Вісник Луганського інституту внутрішніх справ. 1998. № 2. С. 77–85.
5. Доненко В., Колпаков В. Керування транспортом у стані сп'яніння: адміністративно-деліктні проблеми: монографія. Дніпропетровськ, 2003. 196 с.
6. Уголовное уложение 22 марта 1903 г. Санкт-Петербург: Издание Н.С. Таганцева, 1904. 141 с.
7. Тяжкова И. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб., 2002. 278 с.
8. Шляхтинский К. Автомобиль в России: история автомобиля. М., 1993. 96 с.
9. Герцензон А., Грингауз Ш., Дурманов Н., Исаев М., Утевский Б. История советского уголовного права (1917–1947 гг.). М., 1948. 466 с.
10. Сборник документов по истории уголовного законодательства СССР и РСФСР (1917–1952 гг.) / под ред. И. Голякова. М., 1953. 463 с.
11. Кримінальний кодекс Української РСР / Верховна Рада УРСР. Відомості Верховної Ради Української РСР. 1961. № 2. Ст. 14.

**Бабанин С. В. Генезис уголовной ответственности за нарушение правил безопасности на транспорте**

**Аннотация.** Научная статья посвящена исследованию исторического развития уголовной ответственности за нарушение правил безопасности на транспорте. Рассмотрены уголовно-правовые нормативные акты, действующие на территории нынешней Украины с XI ст. Выделены этапы исторического развития законодательных конструкций диспозиций уголовно-правовых норм о нарушении правил безопасности на транспорте в Украине.

**Ключевые слова:** уголовное право, генезис уголовной ответственности, безопасность движения и эксплуатации транспорта, нарушение правил безопасности на транспорте.

**Babanin S. The genesis of the criminal responsibility for violation of the rules on transport security**

**Summary.** The scientific article is dedicated to the study of the historical development of criminal liability for violation of safety rules. Considered criminal law regulations in force in the territory of present-day Ukraine with the XI century. Highlighted the historical development stages of legislative structures of criminal law reports on violation of safety rules in Ukraine.

**Key words:** criminal law, genesis of criminal responsibility, traffic safety and operation of transport, violation of safety rules.