

За результатами вивчення ювенальної пенології студенти повинні знати концептуальні засади протидії ювенальній пенальній злочинності; положення міжнародного та національного ювенального пенального законодавства; засоби кримінально-правового характеру, що застосовуються до неповнолітніх – їх систему, види, особливості їх застосування до неповнолітніх, особливості звільнення неповнолітніх від покарання, особливості зняття та погашення судимості в неповнолітніх, судову практику у цій категорії справ; особливості правозастосовної практики у зазначеній сфері; особливості зарубіжного досвіду кримінально-правової регламентації інституту покарання неповнолітніх; шляхи подолання проблемних питань пов'язаних із покаранням неповнолітніх та вміти застосовувати норми ювенального кримінального законодавства.

Підбиваючи підсумки, зауважимо, що розроблення теорій та методик викладання ювенальної пенології мають бути спрямовані, перш за все, на підготовку фахівця, здатного гідно та неупереджено застосовувати ювенальне кримінальне законодавство, відповідно до ідеї пріоритету забезпечення прав та інтересів неповнолітніх осіб.

Список використаних джерел:

1. Водозька Д.О. Створення та розвиток системи ювенальної юстиції в Україні : [методичні рекомендації] / Д.О. Водозька . – Київ, 2014. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.justice.gov.ua/files/2014/02/1393485843.doc. – Назва з екрана.
2. Українське кримінальне право. Загальна частина: підручник / за ред. В.О. Навроцького. – К.: Юрінком Інтер, 2013. – 712 с.
3. Кримінальне право. Загальна частина: Підручник / За ред. А.С. Беніцького, В.С. Гуславського, О.О. Дудорова, Б.Г. Розовського. – К.: Істина, 2011. – 1112 с.
4. Дудоров О.О., Хавронюк М.І. Кримінальне право: Навчальний посібник / За заг. ред. М.І. Хавронюка. – К. Ваіте, 2014. – 944 с.
5. Кримінальне право України: Загальна частина [підручник] / Ю.В. Баулін, В.І. Борисов, Л.М. Кривоченко та ін.; [за ред. проф. В.В. Сташиса, В.Я. Тація]. – 3-тє вид., перероб. і допов. – К.: Юрінком Інтер, 2007. – 496 с.



УДК 343.346

Пилипенко Євгенія Олексіївна,

науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблем діяльності підрозділів ОВС Донецького юридичного інституту МВС України, к.ю.н.

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ У РАДЯНСЬКИЙ ПЕРІОД

Стаття присвячена особливостям розвитку складу злочину, що передбачає кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні у радянський період, а також його впливу на стан кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху в Україні на сучасному етапі.

Ключові слова: кримінальна відповідальність, особливості розвитку, безпека дорожнього руху, експлуатація транспорту.

Статья посвящена особенностям развития состава преступления, предусматривающего уголовную ответственность за нарушение правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами в Украине в советский период, а также его влияние на уголовную ответственность за нарушение правил безопасности дорожного движения в Украине на современном этапе.

Ключевые слова: уголовная ответственность, особенности развития, безопасность дорожного движения, эксплуатация транспорта.

Article is devoted to the specifics of development of an offense criminalizing the violation of the rules of road safety or operation of transport persons to drive vehicles in Ukraine during the Soviet period, as well as its impact on the criminal liability for violation of the rules of road safety in Ukraine at the present stage.

Key words: criminal liability, especially development, road safety, transport operation.

Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, як і будь-який інший склад злочину, беззаперечно має свою історію розвитку, дослідження якої необхідно, в першу чергу, для виявлення особливостей даного складу злочину в різні періоди становлення та розвитку держави, а також для постійного вдосконалення не тільки самого складу злочину, але й кримінальної відповідальності за його скоєння.

Особливе значення у дослідженні певних періодів розвитку складу порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, на теренах нашої держави, займає період входження України до складу Союзу Радянських Соціалістичних Республік (далі – СРСР) з 1922 року до 1991 року, оскільки весь цей час в Україні було чинним саме радянське законодавство, яке, в свою чергу, наклало відбиток на побудову кримінального законодавства вже незалежної України. Більш того, не слід забувати про те, що до 2001 року на території України з певними змінами та доповненнями був чинним саме Кримінальний кодекс України 1960 року, який хоча і був створений ще за часів радянського союзу, але впродовж десяти років вже незалежної України продовжував бути чинним, а отже й усе законодавство в сфері кримінального права України будувалось відповідно до його норм. Тому, враховуючи все вищезазначене, можна зробити висновки про те, що дослідження розвитку кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами саме у радянський період є дійсно необхідним.

Деякою мірою дослідження розвитку порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами як складу злочину, за скоєння якого передбачена кримінальна відповідальність, у своїх наукових працях висвітлювали такі вчені, як С. В. Гізімчук, С. В. Бабанін, В. А. Мисливий, Я. В. Матвійчук, однак розвитку даного складу злочину саме у радянський період не було приділено достатньої уваги, а тому на сьогодні залишається низка невирішених питань, пов'язаних з особливостями розвитку складу порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та кримінальної відповідальності за його скоєння саме у радянський період.

Отже, метою запропонованої статті є дослідження особливостей розвитку кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні у радянський період (1922-1991 років).

Так, першим кримінальним законом УРСР був прийнятий 23 серпня 1922 року Кримінальний кодекс УРСР, який складався з 227 статей, що об'єднуються у 8 глав. У свою чергу, глава VIII даного кодексу під назвою «Порушення правил, що охороняють народне здоров'я, громадську безпеку та публічний порядок» містила у своєму складі статтю 218, яка передбачала кримінальну відповідальність за невиконання чи порушення правил, встановлених законом чи обов'язковою постановою для охорони порядку і безпеки руху по залізницях і водних шляхах сполучення. Текст даної статті мав такий зміст: невиконання чи порушення правил, встановлених законом чи обов'язковою постановою для охорони порядку і безпеки руху по залізницях і водних шляхах сполучення, карається примусовими роботами або штрафом до 300 карбованців золотом. Виходячи з тексту даної статті, можна зробити висновок про те, що законодавець того часу приділив чималу увагу саме залізничному та водному видам транспорту, залишаючи осторонь автомобільний, оскільки даний вид транспорту тільки починав з'являтися на теренах нашої держави, а тому не міг завдати великих суспільно небезпечних наслідків. Однак, все ж таки, враховуючи той факт, що автомобільний вид транспорту постійно розвивався, а отже насичував суспільство не тільки позитивними, але й негативними рисами, зокрема завданням шкоди життю і здоров'ю людей, законодавець встановив відповідальність, у тому числі й кримінальну, за порушення правил безпеки на автомобільному транспорті. Так, 10 жовтня 1923 року ВУЦВК своєю постановою вносить зміни до статті 218 КК УРСР 1922 року, після чого вона має таку редакцію: «Невиконання чи порушення правил, встановлених законом чи обов'язковою постановою для охорони порядку і безпеки руху по сухопутних, водних та повітряних шляхах сполучення». За скоєння даного виду злочину передбачалося покарання у вигляді примусових робіт або штрафу у розмірі до 300 карбованців золотом [1, с. 495].

Відповідно до ст. 35 КК УРСР 1922 року примусові роботи призначалися на строк від семи днів до одного року та поділялися на два види в залежності від сфери діяльності суб'єкта злочину. Враховуючи це, примусові роботи поділялися на такі види:

1) роботи за фахом, при яких засуджений продовжує працювати за своєю професією з пониженням тарифного розряду та обов'язковими надурочними роботами в іншій установі або підприємстві чи зовсім іншій місцевості;

2) роботи некваліфікованої фізичної праці. У вирокі суду мало бути обов'язково зазначено, до якої із зазначених форм примусових робіт засуджується винна у скоєнні злочину особа і на який термін [1, с. 457].

У 1927 році був прийнятий новий Кримінальний кодекс УРСР, однак перша його редакція не містила норми, що передбачала кримінальну відповідальність за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху. Пізніше, 19 червня 1929 року постановою Всеукраїнського Центрального Виконавчого Комітету та Ради Народних Комісарів УРСР Кримінальний кодекс УРСР 1927 року був доповнений ст. 96-1, яка передбачала кримінальну відповідальність за порушення встановлених обов'язковими для виконання кожної людини постановами Народного комісаріату шляхів сполучення, правил безпеки руху, охорони майна на транспорті, попередження та припинення незаконного заволодіння транспорту, якщо це потягло настання тяжких наслідків. Що стосується видів покарання за скоєння подібного злочину, слід зазначити, що воно призначалось у вигляді позбавлення волі строком на три роки або у вигляді штрафу у розмірі до трьох тисяч карбованців [2, с. 501].

Слід зауважити, що склад злочину, передбачений ст. 96-1 КК УРСР 1927 року, на відміну від складу злочину, передбаченого ст. 218 КК 1922 УРСР року був матеріальним, оскі-

льки обов'язковим елементом об'єктивної сторони даного складу злочину було настання тяжких наслідків.

Наступним етапом розвитку законодавства щодо встановлення кримінальної відповідальності за порушення правил, норм і стандартів в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху було прийняття 4 травня 1932 року ще одної постанови Всеукраїнського Центрального Виконавчого Комітету та Ради Народних Комісарів УРСР, яка вносила певні зміни до ст. 96-1 КК УРСР 1927 року, яка передбачала кримінальну за порушення встановлених обов'язковими для виконання кожної людини постановами Народного комісаріату шляхів сполучення, правил безпеки руху, охорони майна на транспорті, попередження та припинення незаконного заволодіння транспорту, якщо це потягло настання тяжких наслідків. Так, відповідно до внесених змін вищезазначеної постанови Всеукраїнського Центрального Виконавчого Комітету та Ради Народних Комісарів УРСР, за порушення встановлених обов'язковими постановами Народного комісаріату шляхів сполучення, Народного комісаріату водного транспорту, Всесоюзного центрального управління шосейних і ґрунтових доріг та автомобільного транспорту та їх органів правил про охорону порядку і безпеки руху, охорони майна транспорту, попередження і припинення незаконного використання транспорту, а також проведення санітарних і протипожежних заходів, якщо порушення спричинило тяжкі наслідки, винна особа підлягатиме кримінальній відповідальності за ст. 96-1 КК України та до неї за скоєння подібного злочину буде застосовано відповідно один з таких видів покарання: позбавлення волі строком на три роки або штраф у розмірі до трьох тисяч карбованців, які прямо вказані у санкції вищезазначеної статті. [2, с. 580].

Наступним кроком у розвитку кримінальної відповідальності за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, було прийняття нового Кримінального кодексу УРСР 1960 року, в якому ст. 215 КК УРСР «Порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» глави X «Злочини проти громадської безпеки, громадського порядку та народного здоров'я» передбачала кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом. Якщо діяння винної особи спричинили настання для потерпілого легких чи середньої тяжкості тілесних ушкоджень, то, в даному випадку, винна особа притягувалась до кримінальної відповідальності за ч. 1 ст. 215 КК УРСР. Серед можливих видів покарання за скоєння подібного злочину застосовувались позбавлення волі на строк до трьох років або виправні роботи на строк до двох років, або штраф від ста до двохсот мінімальних розмірів заробітної плати з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років або без такого. У свою чергу, ч. 2 ст. 215 КК УРСР передбачала кримінальну відповідальність за ті самі дії винної особи, що зазначені у диспозиції ч. 1 ст. 215 КК УРСР, якщо вони спричинили смерть потерпілого або заподіяння йому тяжкого тілесного ушкодження. Санкція ч. 2 ст. 215 КК УРСР передбачала покарання у вигляді позбавлення волі на строк до десяти років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до п'яти років або без такого. Якщо дії, передбачені ч. 1 ст. 215 КК УРСР спричиняли загибель кількох осіб, то кримінальна відповідальність за подібні діяння наставала за ч. 3 ст. 215 КК УРСР, покарання за яке передбачалось у вигляді позбавлення волі на строк від трьох до п'ятнадцяти років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до п'яти років або без такого [3].

Досліджуючи ст. 215 КК УРСР 1960 року, яка з відповідними змінами і доповненнями встановлювала кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами на теренах нашої держави до прийняття нового Кримінального кодексу України 2001 року (тобто цілих сорок років),

слід зазначити, що вона була більш досконалою за ст. 218 КК УРСР 1922 року та ст. 96-1 КК УРСР 1927 року, які раніше передбачали кримінальну відповідальність за подібні злочини. Ця досконалість полягала в тому, що законодавцем було встановлено різні види покарання за скоєння подібних злочинів, а це, у свою чергу, дозволяло суддям, які розглядали справи у суді, більш індивідуально підходити до призначення певного виду покарання винній особі з урахуванням її особистісних характеристик, а отже це сприяло більш справедливому призначенню покарання за скоєне протиправне діяння винною особою. Також, не менш важливим у тексті ст. 215 КК УРСР 1960 року було те, що законодавцем чітко закріплений перелік транспортних засобів, керуючи якими, особа, у разі скоєння злочину, передбаченого будь-якою частиною статті 215 КК УРСР могла б стати суб'єктом даного складу злочину. У протилежному випадку, якщо особа керувала транспортним засобом, який не входив до переліку транспортних засобів, зазначених в примітці ст. 215 КК УРСР 1960 року, вона вважалася такою, що не скоювала злочин, передбачений вищезазначеною статтею.

Дана правова норма, як вже зазначалося раніше, з відповідними змінами і доповненнями проіснувала аж до 2001 року, тобто до набуття чинності нового Кримінального кодексу України, а отже за часи вже незалежної України певною мірою сприяла забезпеченню безпеки дорожнього руху.

Отже, кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху в Україні за часи радянського періоду (1922-1991 рр.) мала свої етапи та певні особливості розвитку, які безпосередньо сприяли її вдосконаленню та позитивному впливу на забезпечення безпеки дорожнього руху, а також формуванню нового кримінального законодавства в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху вже незалежної України.

Список використаних джерел:

1. Михайленко П. П. *Боротьба зі злочинністю в Українській СРСР 1917-1925 рр.* / Михайленко П. П. – К. : Київська вища школа, 1966. – 832 с.
2. Михайленко П. П. *Боротьба зі злочинністю в Українській СРСР 1926-1967 рр.* / Михайленко П. П. – К. : Київська вища школа, 1967. – 952 с.
3. *Проект Кримінального кодексу України від 12 травня 1998 року № 1029 [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc4_1?pf3511=3865. – Назва з екрану.*
4. *Про посилення відповідальності за порушення правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху : Указ Президії Верховної Ради Української РСР від 29 липня 1991 р. № 1369-ХІІ [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T136900.html. – Назва з екрану.*



УДК: 343.01

Закревська Тамара Олексіївна,
головний спеціаліст, Національна школа суддів України

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД З ПИТАННЯ ЗАХИСТУ СВІДКІВ ВІД ЗЛОЧИННИХ ПОСЯГАНЬ.

У статті досліджуються особливості законодавчих і практичних засобів забезпечення безпеки свідків на прикладі міжнародного досвіду.

Ключові слова: свідок, безпека, міжнародні договори.