

11. Общая теория права и государства: Учебник / Под ред. В. В. Лазарева. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Юристъ, 2002. – 349 с.

12. Васильев А.В. Правотворчество в советском социалистическом обществе: автореф. дис....канд. юрид. наук / А.В. Васильев. – М., 1972. – 21 с.

13. Общая теория государства и права. Академический курс в 2-х томах. Отв. ред. проф. М.Н. Марченко. – Том 2. Теория государства. – М.: Издательство “Зерцало”, 1998. – 622 с.

14. Скакун О.Ф. Теорія держави і права: Підручник / пер. з рос. / О.Ф. Скакун. – Харків : Консум, 2001. – 656 с. – [Електронний ресурс]: <http://ukrkniga.org.ua/ukrkniga-text/34/109/>.

15. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України від 28 червня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.

16. Гусаров С.М. Законотворчість і законодавчий процес в Україні: [моногр.] / С.М. Гусаров; за заг. ред. О.М. Бандурки. – Х.: Золота миля, 2014. – 412 с.

17. Загальна теорія держави і права / за редакцією М.В. Цвіка, В.Д. Ткаченка, О.В. Тертишина. – Харків: Право, 2002. – 432 с.

Гусаров С.М.,

доктор юридичних наук,
ректор ХНУВС,

член-кореспондент Національної академії
правових наук України,

заслужений юрист України

генерал-полковник міліції

Надійшла до редакції: 07.04.2015

УДК 343.91

ГЕНЕЗИС КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОШКОДЖЕННЯ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ І ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Афанасенко С. І.

подвижной состав, железнодорожные пути.

Актуальність проблеми злочинів щодо безпеки руху та експлуатації транспорту обумовлена суттєвою інтенсифікацією різних видів поведінки, як умисної, так і необережної, у різних сферах діяльності та збільшенням завданої шкоди цими злочинами. Проблеми як кримінально-правової, так і адміністративно-правової відповідальності за порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту були предметом дослідження вітчизняних і зарубіжних учених переважно кримінально-правового характеру. Адже експлуатація транспорту з порушенням нормативно визначеного порядку його функціонування призводить до загибелі людини, настання для неї інших тяжких наслідків, погіршення середовища її проживання тощо. Особливої уваги заслуговує дослідження проблем кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту в минулому та на початку цього століття.

Ключові слова: безпека руху, пошкодження шляхів сполучень, транспортний засіб, рухомий склад, залізничні шляхи.

Актуальность проблемы преступлений в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта обусловлена существенной интенсификацией различных видов поведения, как умышленного, так и неосторожного, в различных сферах деятельности и увеличением ущерба от этих преступлений. Проблемы как уголовно-правовой, так и административно-правовой ответственности за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспорта были предметом исследования отечественных и зарубежных ученых в основном уголовно-правового характера. Ведь эксплуатация транспорта с нарушением нормативно определенного порядка его функционирования приводит к гибели человека, наступление для него других тяжелых последствий, ухудшение среды его обитания и тому подобное. Особого внимания заслуживает исследование проблем уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта в прошлом и в начале этого века.

Ключевые слова: безопасность движения, повреждение путей сообщения, транспортное средство,

The urgency of the problem of crime in traffic safety and operation of transport is due to a significant intensification of different types of behavior as intentional and negligent in various spheres of activity and an increase in the damage of these crimes. Problems of the criminal-lawful and the legal-administrative responsibility for violation of traffic rules and operation of transport have been the subject of research of domestic and foreign scientists mainly in criminal law. Transport operation with violation of a specific legal order of its operation leads to the death of any person, the offensive for her/him of other serious consequences, the deterioration of her/his habitat. Of particular note is the study of problems of criminal liability for violation of safety rules and operation of transport in the past and at the beginning of this century.

Keywords: safety, damage of railways, vehicle, rolling stock, train tracks.

Весь комплекс заходів по боротьбі зі злочинністю, а саме зі злочинами у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту здійснюється за двома стратегічними напрямками: удосконалення правової бази підвищення безпеки дорожнього руху та вдосконалення технічних заходів захисту.

Правове регулювання безпеки дорожнього руху є проблемою не тільки України, усе 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 вважати заключний акт Конференції Організації Об'єднаних Націй по дорожньому руху (Відень, 1968 р.) – Конвенцію про дорожній рух.

На рівні держави основними 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»,

© С.І. Афанасенко, 2015

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 та адміністраціями окремих організацій і підприємств.

Серед перерахованих нормативних актів особливе місце займають норми кримінального права, їх особлива значимість в тому, що така відповідальність настає тільки за вчинення найбільш суспільно небезпечного діяння. При цьому кримінальне законодавство містить у собі найбільш жорсткі зі всіх видів покарань. Можна зробити висновок, що норми кримінального законодавства є найважливішим заходом впливу на осіб, що схильні або вже вчинили злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Досліджувані злочини, а саме пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, по-різному визначалися в 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, по відношенню до 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 та пануючого по відношенню до підлеглого та винного [1; 2; 3; 10, 115; 11, 54].

Боротьба з порушеннями безпеки руху та експлуатації транспорту не має тисячолітньої історії (за виключенням гужового та водного транспорту). Шляхи (дороги) протягом усієї історії були предметом уваги держави, яка спочатку будувала їх для військових цілей, а потім використовувала 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 [9, 200; 11, 102].

Кримінально-правове регулювання злочинного пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів здійснюється на основі вчення про склад злочину, яке містить сукупність об'єктивних і суб'єктивних ознак. При цьому до обов'язкових ознак складу злочину наука кримінального права традиційно відносить об'єкт, об'єктивну сторону. Об'єкт злочину є однією з найважливіших проблем у кримінальному праві, оскільки від її вирішення залежить визначення характеру злочину та ступеня його суспільної небезпечності.

Предметом злочину виступають матеріальні речі зовнішнього світу, на які безпосередньо впливає злочинець, здійснюючи злочинне посягання на відповідний об'єкт. Предмет злочину має важливе кримінально-правове значення, особливо для кваліфікації злочину, коли він є обов'язковою ознакою відповідного складу злочину.

Предметом досліджуваних злочинів (відповідно до ст. 277 КК України) є 1) шляхи сполучення; 2) споруди на шляхах сполучення; 3) рухомий склад, судна; 4) засоби зв'язку чи сигналізації.

Шляхи сполучення. Необхідно зазначити, що відповідно до ст. 21 Закону України «Про транспорт» єдиною транспортною системою України становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, також метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування.

Цим же законом передбачено й складові залізничного транспорту: «залізничні шляхи сполучення» (ст. 22.); морського транспорту: «морські шляхи сполучення» (ст. 24); міського електротранспорту: «трамвайні і троллейбусні лінії» (ст. 34), але при визначенні складу річкового (ст. 27), автомобільного (ст. 30) та авіаційного (ст. 32) транспорту шляхи сполучення не визначено [3; 4; 5; 6 150].

Рухомий склад автомобільного транспорту: автомобіль (колісний транспортний засіб, який приводиться в рух джерелом енергії, має не менше чотирьох коліс, призначений для руху безрейковими дорогами і використовується для перевезення людей та (чи) вантажів, буксирування транспортних засобів, виконання спеціальних робіт; автомобільний транспортний засіб (колісний транспортний засіб (автобус, вантажний і легковий автомобіль, причіп, напівпричіп), який використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій; великоваговий транспортний засіб (транспортний засіб з вантажем або без вантажу, хоча б один з вагових параметрів якого перевищує встановлені на території України допустиму максимальну масу чи осьове навантаження; великогабаритний транспортний засіб (транспортний засіб з вантажем або без вантажу, хоча б один з габаритних параметрів якого перевищує встановлені на території України допустимі параметри; колісний транспортний засіб (транспортний засіб, призначений для руху безрейковими дорогами, який використовується для перевезення людей і (або) вантажів, а також перевезення і приводу під час руху чи на місці встановленого на ньому обладнання чи механізмів для виконання спеціальних робочих функцій, допущений до участі в дорожньому русі).

За своїм призначенням транспортні засоби поділяються на: транспортний засіб загального призначення (транспортний засіб, не обладнаний спеціальним устаткуванням і призначений для перевезення пасажирів або вантажів (автобус, легковий автомобіль, вантажний автомобіль, причіп, напівпричіп з бортовою платформою відкритого або закритого типу); транспортний засіб спеціалізованого призначення (транспортний засіб, який призначений для перевезення певних категорій пасажирів чи вантажів (автобус для перевезення дітей, інвалідів, пасажирів певних професій, самоскид, цистерна, сідельний тягач, фургон, спеціалізований санітарний автомобіль екстреної медичної допомоги, автомобіль інкасації, ритуальний автомобіль тощо) і має спеціальне обладнання (таксі, броньований, обладнаний спеціальними світловими і звуковими сигнальними пристроями тощо); транспортний засіб спеціального призначення (транспортний засіб, призначений для виконання спеціальних робочих функцій (для аварійного ремонту, автокран, пожежний, автобетономішалка, вишка розвідувальна чи бурова на автомобілі, для транспортування сміття та інших відходів, технічна допомога, автомобіль прибиральний, автомобіль-майстерня, телевізійна майстерня, автомобіль для пересування телевізійних і звукових станцій тощо) [7, 15; 8, 236; 9, 56].

Отже, історія розвитку вітчизняного законодавства свідчить про те, що правовий захист шляхів сполучення та транспортних засобів постійно вдосконалювався. 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 та транспортних засобів формується з 1845 року, коли транспорт як галузь економіки починається активно розвиватися, а суспільна небезпека посягання на умови його функціонування є необхідною. У подальшому відбувається процес удосконалення кримінально-правової

відповідальності за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів.

Література

1. Конституція України: закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР із змін., внес. згідно із Законами України та Рішеннями Конституційного Суду: за станом на 04.02.2011 р. № 2952-17. - [Електронний ресурс]: <http://zakon1.rada.gov.ua>.
2. Кримінальний кодекс України: закон України від 05.04.2001 р. № 2341-III із змін., внес. згідно із Законами України та Рішеннями Конституційного Суду: за станом на 20.05.2012 р. № 4652-17. - [Електронний ресурс]: <http://zakon1.rada.gov.ua>.
3. Кримінальний процесуальний кодекс України: закон України від 13.04.2012 р. № 4651-VI. - [Електронний ресурс]: <http://zakon1.rada.gov.ua>.
4. Про міліцію: закон України від 20.12.1990 р. № 565-XII із змін., внес. згідно із Законами України та Рішеннями Конституційного Суду: за станом на 17.01.2012 р. № 4025-17. - [Електронний ресурс]: <http://zakon1.rada.gov.ua>.
5. Про прокуратуру: закон України від 05.11.1991 р. № 1789-XII із змін., внес. згідно із Законами України та Рішеннями Конституційного Суду: за станом на 01.10.2011 р. № 3668-17. - [Електронний ресурс]: <http://zakon1.rada.gov.ua>.
6. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження) [Текст] / В.А. Мисливий. - М.: Київ-2005. - 302 с.
7. Матвійчук Я.В. Кримінальна відповідальність за порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту (порівняльно-правове дослідження): автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.08. - К.: 2009.
8. Личность преступника [Текст] / [под ред Н.Н. Кондрашкова, В.Н. Кудрявцева, Н.С.Л ейкина и др.]. - М.: Юрид. лит., 1971. - 356 с.
9. Криминология [Текст]: учебник для юрид. вузов / под общ. ред. А.И. Долговой. - М.: Норма-М, 1999. - 272 с.
10. Кудрявцев В.Н. Генезис преступления: опыт криминологического моделирования [Текст] / В.Н. Кудрявцев. - М.: ИНФРА-М, 1998. - 214 с.
11. Закалюк А.П. Прогнозирование и предупреждение индивидуального преступного поведения [Текст] / А.П. Закалюк. - М.: Юрид. лит., 1986. - 192 с.

Афанасенко С.І.,

кандидат юридичних наук,

доцент кафедри державно-правових дисциплін

ОДУВС

Надійшла до редакції: 19.04.2015

УДК 327(4)(560)

ВПЛИВ «ЄВРОПЕЇЗАЦІЇ» ТУРЕЧЧИНИ НА ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМИ КІПРУ

Ахмедова Е.

Стаття досліджує, аналізує та оцінює ступінь вирішення Кіпрського конфлікту та спроби конфліктуючих сторін дійти консенсусу по даному питанню у світлі «європеїзації» Туреччини.

Ключові слова: Туреччина, проблема Кіпру, «європеїзація», ЄС.

Статья исследует, анализирует и оценивает степень решения Кипрского конфликта и попытки конфликтующих сторон достичь консенсуса по данному вопросу в свете «европеизации» Турции.

Ключевые слова: Турция, проблема Кипра, «европеизация», ЕС.

The article researches, analyzes and estimates the level of settlement of a Cyprus dispute and the efforts made by conflicting parties to achieve consensus in light of Turkey's Europeanization.

Keywords: Turkey, the Cyprus problem, «europeanisation», EU.

Невирішеність Кіпрської проблеми створила чималі проблеми на шляху набуття Туреччиною членства в Європейському Союзі (далі: ЄС) та навіть знайшло відображення в рішенні Європейської Ради від 24 грудня 2006 року щодо неможливості відкриття статей переговорів з Туреччиною по питаннях митного союзу до тих пір, поки країна-кандидат не змінить свого ставлення до Кіпрського питання. Разом з тим, багатостороннє вирішення цієї проблеми залишається далекою перспективою, головним чином, через наявність сильних протиріч між сторонами щодо статусу збройних сил Туреччини на острові, основ адміністративно-державного управління, внутрішніх кордонів, майнових прав, кількості греків-кіпріотів, що проживають на півночі острова тощо. Обидві сторони все

ще вважають, що час на їхньому боці. Сьогодні країни ЄС можуть активно блокувати рішення щодо майбутнього членства Туреччини в ЄС і це, на думку багатьох учених, матиме негативні наслідки як для самої безпеки ЄС, так і для всієї системи європейської безпеки, а відмова Туреччині в доступі до ЄС може повернути її до Сходу та ще більше загострити антизахідну ідеологію, що останнім часом все більше відчувається в заявах провідних лідерів країни.

Зазначена проблематика знайшла своє відображення в дослідженнях багатьох зарубіжних спеціалістів. Варто відзначити праці Прземислава Осівіч [1], Вірджінії Ладіш [2], Тарика Оузоглу [3], Киванча Улусоя [4], Джеймса Ліндсея [5] тощо. Слід зауважити, що П. Осівіч аналізує позицію Турецької Республіки щодо Кіпрського конфлікту, починаючи з 1974 року до сьогодні. Дослідник В. Ладіш досліджує ступінь зацікавленості міжнародних організацій у вирішенні Кіпрської суперечки, а також аналізує потенційні умови, що можуть наблизити перспективу мирного врегулювання конфлікту. Дослідник Т. Оузоглу аналізує події 2006 року, а саме «липневий процес 2006» та коротко аналізує основні принципи липневої Угоди. Учений К. Улусой досліджує суть процесу європеїзації Туреччини з точки зору вирішення Кіпрського питання. Дослідник Д. Ліндсей вивчає атмосферу зростаючої напруги у двосторонніх відносинах Туреччина-Греція й аналізує її можливі наслідки. Велике значення в розкритті цієї теми мали вивчення й аналіз цілої низки документів щодо врегулювання Кіпрського конфлікту, а саме: спільні заяви лідерів острова, доповіді Ради Безпеки Організації Об'єднаних Націй, документи щодо нових ініціатив конфліктуючих сторін, доповіді Європейської Комісії щодо прогресу Туреччини в питанні вирішення Кіпрської суперечки тощо.

Метою статті є дослідження перспектив і можли-

© Е. Ахмедова, 2015