

Тарасов Сергей Владимирович

РАЗВИТИЕ ИНСТИТУТА УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ДЕЯНИЯ, ПОСЯГАЮЩИЕ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА, В УГОЛОВНОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ ДЕРЕВОЛЮЦИОННОЙ РОССИИ

В статье рассматриваются зарождение и развитие института уголовной ответственности за деяния, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств, в законодательстве дореволюционной России. Автором исследуются различные законодательные акты периода XV- XX веков и анализируются содержащиеся в них нормы, устанавливающие ответственность за совершение таких деяний. На основании проведенных исследований делается вывод о сравнительной молодости рассматриваемого уголовно-правового института, а также о преемственности в развитии уголовно-правовых норм об ответственности за деяния, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/1/2014/8/36.html

Статья опубликована в авторской редакции и отражает точку зрения автора(ов) по рассматриваемому вопросу.

Источник

Альманах современной науки и образования

Тамбов: Грамота, 2014. № 8 (86). С. 161-165. ISSN 1993-5552.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/1.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/1/2014/8/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: almanac@gramota.net

Предлагаемая программа коррекции агрессивного поведения детей дошкольного возраста состоит из 3-х этапов, каждый из которых включает 4 занятия. Тематический план представлен в Таблице 1.

В исследовании участвовали 28 воспитанников Детского сада «Снежинка» г. Нерюнгри старшего дошкольного возраста.

С целью выявления уровня агрессивного поведения у детей старшего дошкольного возраста была проведена первичная диагностика в сентябре 2013 г. По окончании работы была проведена итоговая диагностика по трем вышеперечисленным методикам (Табл. 2).

Итак, проведенная коррекционная работа по снижению агрессивного поведения у детей дошкольного возраста имеет положительный результат, так как высокий уровень агрессивного поведения снизился. Эффективность программы была подтверждена результатами контрольного эксперимента.

Список литературы

1. Дерманова И. Б. Тест тревожности (Р. Темпл, М. Дорки, В. Аммен). М.: Речь, 2002. 34 с.
2. Закон РФ «Об образовании». М.: Эксмо, 2013. 404 с.
3. Комментарий к типовому положению о дошкольном образовательном учреждении. М.: Астрель, 2006. 576 с.
4. Конвенция о правах ребенка. М.: Омега-Л, 2014. 19 с.
5. Музыченко Г. Ф. Проективная методика «Рисунок несуществующего животного». М.: Речь, 2013. 556 с.
6. Николаева С. О. Воспитание и дополнительное образование детей. М.: Владос, 2007. 79 с.

REDUCTION OF LATE PRE-SCHOOL AGE CHILDREN'S AGGRESSIVE BEHAVIOUR BY MEANS OF ART THERAPY

Subbota Irina Yur'evna

Ivanova Viktoriya Alekseevna, Ph. D. in Pedagogy

Technical Institute (Branch) of North-Eastern Federal University in Neryungri, the Sakha (Yakutia) Republic
ms.sabbati@yandex; nollon@rambler.ru

This article describes the experience of the pre-school institution professionals' work with late pre-school age children on an actual issue – children's aggressiveness. The authors reveal the possibility of using such methods of art therapy as game therapy, fairy tale therapy and graphic therapy that are the most effective ones in dealing with this category of children.

Key words and phrases: aggressive behaviour; late pre-school age children; game therapy; fairy tale therapy; graphic therapy.

УДК 343.1

Юридические науки

В статье рассматриваются зарождение и развитие института уголовной ответственности за деяния, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств, в законодательстве дореволюционной России. Автором исследуются различные законодательные акты периода XV- XX веков и анализируются содержащиеся в них нормы, устанавливающие ответственность за совершение таких деяний. На основании проведенных исследований делается вывод о сравнительной молодости рассматриваемого уголовно-правового института, а также о преемственности в развитии уголовно-правовых норм об ответственности за деяния, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств.

Ключевые слова и фразы: нарушения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств; уголовная ответственность; наказание; неосторожные преступления; развитие уголовного законодательства.

Тарасов Сергей Владимирович

Елецкий государственный университет имени И. А. Бунина
tarasov_sv_88@mail.ru

РАЗВИТИЕ ИНСТИТУТА УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ДЕЯНИЯ, ПОСЯГАЮЩИЕ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА, В УГОЛОВНОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ ДЕРЕВОЛЮЦИОННОЙ РОССИИ[©]

Институт уголовной ответственности за преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта, является сравнительно молодым правовым институтом. История его развития насчитывает немногим более 150-ти лет. Данный факт объясняется тем, что появление и развитие таких видов транспорта как железнодорожный, воздушный и автомобильный происходило лишь в XIX – начале XX века. Ввиду этого первые нормы об ответственности за деяния, посягающие на безопасность движения и эксплуатации

транспорта, появились только во второй половине XIX века, когда возникла необходимость урегулировать зарождающиеся общественные отношения, связанные с движением и эксплуатацией транспорта.

Конечно, можно возразить, что до XIX века также существовали общественные отношения, касающиеся движения и эксплуатации транспорта, в частности, гужевого, а также речного и морского. Однако если проанализировать законодательство более раннего периода (Судебники 1497 [5], 1550 годов [6], Соборное Уложение 1649 года [7] и др.), то станет очевидно, что системы норм, устанавливающих уголовную ответственность за нарушения безопасности движения и эксплуатации данных видов транспорта, еще не существовало. Только в Соборном Уложении 1649 года можно найти норму, которая устанавливала ответственность за нарушение безопасности движения и эксплуатации гужевого транспорта. Этой нормой была статья 17 главы XXII Уложения, устанавливающая ответственность за причинение вреда лицом, которое «...с похвалы, или с пьянства, или умыслом наскочет на лошади на чью жену, и лошадей ея стопчет и повалит, и тем ея обесчестит, или ея тем боем изувечит, и беременная будет жена от того его бою дитя родит мертво, а сама будет жива» [Там же, с. 291]. Ответственность за данное деяние варьировалась значительно – от битья кнутом и тюремного заключения на срок до трех месяцев до смертной казни [Там же]. При этом, в отличие от современных норм, устанавливающих уголовную ответственность за транспортные преступления, которые в основном сконструированы как неосторожные преступления, рассматриваемая норма Соборного Уложения включает в себя помимо ответственности за неосторожное причинение вреда также и ответственность за аналогичный вред, причиненный умышленно. Исходя из этого, прообразом современных норм об ответственности за деяния, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта, данную норму можно считать лишь частично.

В остальных нормах законодательных актов рассматриваемого периода содержался ряд положений, касающихся строительства и содержания дорог, взимания платы за проезд по дорогам и мостам и т.п. При этом нормы об ответственности за нарушения этих правил в качестве санкций в основном предусматривали взыскание незаконно полученных платежей в доход государства или же ремонт дороги или моста [4]. Иными словами, эти нормы были направлены не на установление ответственности за совершенные нарушения, а на восстановление положения, существовавшего до такого нарушения. Это еще раз доказывает, что о развитии уголовной ответственности за деяния против безопасности движения и эксплуатации транспорта уместно говорить, начиная лишь с середины XIX века.

Рассматривая историю развития законодательства об ответственности за транспортные преступления, необходимо отметить, что большинство исследователей, анализировавших данный вопрос, считают, что отправной точкой в регулировании уголовной ответственности за эти деяния является принятие Уголовного уложения 1903 года [8, с. 91]. По их мнению, данный акт является исторически первым документом, закрепившим уголовную ответственность за транспортные преступления. Однако это не совсем верно. Ряд норм об ответственности за совершение транспортных преступлений можно обнаружить в еще более раннем законодательном акте – Уложении о наказаниях уголовных и исправительных, утвержденном указом императора Николая I 15 августа 1845 года (далее – Уложение 1845 года) [11]. Именно этот документ, по нашему мнению, следует считать началом развития законодательства об ответственности за деяния, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта.

К нормам Уложения 1845 года, устанавливающим уголовную ответственность за посягательства на безопасность движения и эксплуатации различных видов транспорта, следует, прежде всего, отнести статьи 1442, 1443, 1445 Уложения, содержащиеся в части пятой первого отделения десятой главы, которая называлась «О нарушении правил о езде по железным дорогам» [Там же].

Первая из перечисленных выше статей (1442) устанавливала ответственность за умышленное повреждение железной дороги либо расположение на железнодорожных путях предметов, если эти действия могли «подвергнуть опасности следующий по данной дороге транспорт» [Там же]. Эта статья является своего рода аналогом статьи 267 действующего УК РФ, которая предусматривает ответственность за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения [10]. Согласно Уложению 1845 года, ответственность за рассматриваемое деяние была достаточно суровой – для виновных предусматривались лишение всех прав состояния и ссылка в Сибирь или на каторжные работы на время от 8-ми до 12-ти лет с назначением наказания розгами или плетьюми, а также арест на срок от одного года до двух лет, который назначался вместе со ссылкой в Сибирь [11].

В следующей, 1443-й, статье Уложения предусматривалась ответственность за совершение квалифицированного вида деяния, закрепленного в статье 1442, а именно, если деяние было совершено с «намерением подвергнуть опасности следующий по железной дороге транспорт». Ответственность за данное деяние предусматривалась еще более суровая – лишение всех прав состояния и ссылка на каторжные работы в рудниках на срок от 15-ти до 20-ти лет с наказанием плетьюми [Там же].

И наконец, последняя из упомянутых выше статей Уложения (ст. 1445) устанавливала ответственность специального субъекта за совершение деяния, посягающего на безопасное движение и эксплуатацию железнодорожного транспорта, – «управляющего паровым двигателем транспорта на железной дороге», иными словами, машиниста паровоза. Объективную сторону данного деяния составляло преступное бездействие названного специального субъекта, который в случае явно угрожающей транспорту опасности не примет меры по обеспечению безопасности транспортного средства или даже оставит его, поставив под угрозу жизнь и здоровье пассажиров. Наказывалось данное деяние также достаточно сурово – лишением всех особенных прав и преимуществ, ссылкой в отдельные Сибирские губернии с запретом выезда из них на срок от 10-ти до 12-ти

лет, наказанием розгами и отдачей «в исправительные арестантские роты на время от восьми до десяти лет» [Там же]. Причем, согласно тексту Уложения, все обозначенные наказания применялись в совокупности.

Как видно из этих статей, нарушения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта наказывались одними из самых строгих видов уголовных наказаний и поэтому, несмотря на отсутствие категоризации преступлений по степени тяжести в Уложении, мы справедливо можем сделать вывод, что данные деяния относились к тяжким преступлениям.

Конечно, в Уложении 1845 года существовали и другие нормы, устанавливающие ответственность за совершение деяний, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспорта. Однако за такие деяния предусматривались либо «исправительные» наказания, которые схожи с современными административными наказаниями, либо «исправительные» наказания вкупе с наложением обязанности возместить причиненный вред (аналог гражданской ответственности) [Там же]. Исходя из этого, по нашему мнению, прообразом уголовной ответственности за транспортные преступления следует считать именно рассмотренные выше нормы.

Следующей вехой в развитии уголовной ответственности за деяния, посягающие на безопасность движения и эксплуатации различных видов транспорта, было принятие Уголовного уложения от 22 марта 1903 года. Следует отметить, что данный документ выгодно отличался от Уложения 1845 года не только четкостью формулировок составов преступлений и меньшей их казуистичностью, но и более четкой формулировкой наказаний и разделением всех видов преступных деяний на тяжкие преступления, преступления и проступки (ст. 3) [9].

Нормы, устанавливающие ответственность за посягательства на безопасность движения и эксплуатации транспорта, содержались в главе тридцатой Уложения 1903 года, которая называлась «О повреждении имущества, путей сообщения, предостерегательных, граничных и тому подобных знаков или иных предметов». В первую очередь к таким нормам следует отнести статьи 557, 558, 559 Уложения. Первая из них устанавливала ответственность за повреждение «...служащих для общего пользования водяного пути, шлюза, водоспуска, плотины, моста или иного сооружения для переправы, судоходства или предупреждения наводнения» [Там же]. Причем состав данной статьи был материальным, поскольку предусматривались последствия в виде наводнения или «остановки в сообщениях», а также в виде опасности для жизни человека. За совершение данного деяния в зависимости от наступивших последствий предусматривалось заключение либо в тюрьме, либо в исправительном доме на неопределенный срок [Там же].

В статье 558 предусматривалась ответственность за нарушение безопасности железнодорожного движения или плавания путем повреждения железнодорожных путей или железнодорожного подвижного состава, парохода или другого морского судна, а также «предостерегательного знака, установленного для безопасности железнодорожного движения или судоходства» [Там же]. Наказание за перечисленные виновные действия было таким же, как и за деяние, предусмотренное статьей 557 Уложения. Более сурово наказывались повреждения данных объектов, в результате которых происходило крушение поезда, парохода или морского судна, либо если повреждения производились с целью причинить такое крушение. За совершение деяний, причинивших такие последствия, виновный приговаривался к каторге на различный срок. Наказаниям, аналогичным установленным статьей 558, подвергалось и лицо, виновное в нарушении безопасности железнодорожного движения или плавания посредством неверной подачи знака, служащего для безопасности железнодорожного движения или плавания (ст. 559). Таким же наказаниям подвергался и специальный субъект – лицо, состоящее «на службе железнодорожной, при водном пути, на пароходе или морском судне», – если он нарушил правила, установленные законом или обязательным постановлением для обеспечения безопасности железнодорожного движения или судоходства [Там же].

Наказания за деяния, аналогичные установленным статьями 557-559 Уложения, но совершенные по неосторожности, предусматривались в статьях 565, 566, 567. Наказания за них были менее суровыми – штраф («денежная пеня»), арест либо тюремное заключение – и варьировались в зависимости от последствий совершенного деяния [Там же].

Таким образом, если сравнивать Уложение 1903 года с Уложением 1845 года, то можно отметить ряд позитивных тенденций. Во-первых, как указывалось ранее, одной из тенденций стал уход от казуистичности норм, устанавливающих ответственность за рассматриваемые деяния, и придание им более формального характера, а также введение более стройной и менее громоздкой системы наказаний за преступления вообще и за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта в частности. Во-вторых, еще одной тенденцией развития ответственности за транспортные преступления стало разделение данных деяний на неосторожные и умышленные и соответствующая этому дифференциация санкций. Кроме того, в Уложении 1903 года сходные по последствиям и объективной стороне деяния, посягающие на безопасность движения и эксплуатации различных видов транспорта, закреплялись в виде частей одной статьи, что способствовало большей компактности и универсальности норм. Также еще одним из достоинств Уложения 1903 года по сравнению с Уложением 1845 года можно считать и то, что в первом более четко прописывались квалифицированные виды деяний, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспорта.

Помимо этого, анализируя нормы рассмотренных выше уложений, можно выделить ряд сходных моментов, а также довольно существенных различий в регламентации ответственности за транспортные преступления между уложениями и действующим уголовным законодательством. Если говорить об отличиях, то первое, что следует отметить, – это отсутствие в уложениях специального раздела, посвященного транспортным преступлениям. И хотя в Уложении 1845 года преступления против безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта и были выделены в отдельную часть десятой главы, все же они

были объединены в одну главу с нормами, регулирующими, помимо собственно отношений по обеспечению безопасности движения и эксплуатации транспорта, отношения по взиманию различных дорожных сборов, отношения по поводу нарушения трудовых отношений работниками и работодателями на морских и речных судах и др. [11]. В Уложении же 1903 года транспортные преступления и вовсе были объединены в одну главу с нормами, устанавливающими ответственность за повреждение имущества [9].

Еще одно значимое отличие в правовой регламентации рассматриваемого института в дореволюционном и действующем уголовном законодательстве заключается в следующем. В уголовном праве дореволюционной России деяния, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта, были четко разделены на неосторожные и умышленные, тогда как в современном уголовном законодательстве большинство составов транспортных преступлений сформулированы как неосторожные преступления. При этом объективная сторона данных преступлений, согласно Уложению 1903 года, была идентична, а на неосторожный характер причинения вреда специально указывалось в диспозиции самой статьи.

Кроме того, преступные деяния, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта, согласно Уложению 1903 года, относились к разным категориям преступлений. Если исходить из классификации степеней тяжести преступлений, данной в самом Уложении, то часть этих преступлений относилась к тяжким преступлениям (деяние, предусмотренное статьей 558, если его совершение привело к крушению поезда, парохода или морского судна), часть – к преступлениям (ст. 557), а часть – к «проступкам» (ст. 565, часть первая ст. 566) [Там же]. Иными словами, согласно Уложению 1903 года, преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, если использовать современную юридическую терминологию, могли быть не только преступлениями небольшой или средней тяжести, но и тяжкими и особо тяжкими преступлениями, причем удельный вес тяжких преступлений в этой системе был довольно значительным. Это еще одно заметное отличие правовой регламентации ответственности за транспортные преступления в дореволюционном законодательстве от современного УК РФ, в котором большинство деяний против безопасности движения и эксплуатации являются преступлениями небольшой и средней тяжести.

Наконец, нормы уложений 1845 и 1903 годов, в отличие от норм современного уголовного законодательства, еще не предусматривали уголовной ответственности за деяния, посягающие на безопасное движение и эксплуатацию автомобильного и воздушного транспорта, что объясняется, как уже упоминалось, неразвитостью этих видов транспорта и соответственно общественных отношений по их использованию на момент принятия Уложения 1903 года.

Однако помимо названных отличий существует и ряд общих моментов в регламентации уголовной ответственности за транспортные преступления законодательством дореволюционной России и современным уголовным законодательством. К ним следует отнести не только схожие составы транспортных преступлений, а также наличие схожих квалифицированных видов подобных деяний, но и появление в Уложении 1903 года такого дополнительного вида наказания за транспортные преступления как лишение виновного «права служить на железной дороге, при водном пути, на пароходе или морском судне» [Там же] на определенный срок, которое является, по сути, прямым аналогом современного вида уголовного наказания – лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью [10].

В конечном счете, на основании сделанных выводов мы можем с достаточной уверенностью сказать, что институт уголовной ответственности за деяния, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта, разработанный в российском дореволюционном праве, является основой и предпосылкой для разработки всего последующего законодательства в данной области, как советского, так и современной России.

Список литературы

1. **Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации** / под общ. ред. В. М. Лебедева. М.: Норма, 2007. 976 с.
2. **Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный)** / под ред. А. В. Бриллиантова. М.: Проспект, 2010. 1031 с.
3. **Коробеев А. И.** Транспортные преступления. СПб.: Юридический центр «Пресс», 2003. 406 с.
4. **Российское законодательство X-XX веков:** в 9-ти т. М.: Юридическая литература, 1985. Т. 2. Законодательство периода образования и укрепления Русского централизованного государства / под общ. ред. О. И. Чистякова. 520 с.
5. **Судебник 1497 года** [Электронный ресурс]. URL: http://ru.wikisource.org/wiki/Судебник_1497_года (дата обращения: 25.11.2013).
6. **Судебник 1550 года** [Электронный ресурс]. URL: http://wiki.laser.ru/index.php/Судебник_1550_года (дата обращения: 25.11.2013).
7. **Тихомиров М. Н., Епифанов П. П.** Соборное Уложение 1649 года: учеб. пособие для высшей школы. М.: Издательство Московского университета, 1961. 444 с.
8. **Тяжкова И. М.** Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб.: Юридический центр «Пресс», 2002. 278 с.
9. **Уголовное уложение.** Высочайше утвержденное 22 марта 1903 года [Электронный ресурс]. Доступ из СПС «Гарант».
10. **Уголовный кодекс Российской Федерации** от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 05.05.2014 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации (СЗРФ). 1996. № 25. Ст. 2954.
11. **Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1845 года** [Электронный ресурс]. URL: <http://history.ru/content/view/1114/87> (дата обращения: 02.12.2013).
12. **Чучаев А. И.** Транспортные преступления: проблемы механизма, квалификации и наказания: дисс. ... д.ю.н. М., 1990. 511 с.

DEVELOPMENT OF INSTITUTE OF CRIMINAL RESPONSIBILITY FOR ACTS ENCROACHING ON SAFETY OF TRAFFIC AND TRANSPORT OPERATION IN CRIMINAL LAW OF PRE-REVOLUTIONARY RUSSIA**Tarasov Sergei Vladimirovich***Yelets State University named after I. A. Bunin**tarasov_sv_88@mail.ru*

The article examines the emergence and development of the institute of criminal responsibility for acts encroaching on safety of traffic and vehicles operation in the law of pre-revolutionary Russia. The author studies various legislative acts of the XV-XX centuries and analyzes the norms contained in them establishing responsibility for such acts. On the basis of the conducted studies the author concludes on the comparative youth of the considered criminal law institute, as well as on continuity in the development of criminal law norms on responsibility for acts encroaching on safety of traffic and vehicles operation.

Key words and phrases: violation of safety of traffic and vehicles operation; criminal responsibility; punishment; negligent crimes; criminal law development.

УДК 811.511.2; 811.511.21

Филологические науки

В статье рассматриваются культовые топонимы селькупского языка. Анализируются культовые лексемы, входящие в состав топонимов. Выявляются возможные причины сакрализации местности. Исследуются мифологические представления селькупов, связанные с «заветными» точками ландшафта. На основании лингвистической, культурной, исторической и этнографической информации реконструируется фрагмент языковой картины мира малочисленного сибирского этноса.

Ключевые слова и фразы: исчезающие языки Сибири; селькупский этнос; селькупский язык; топонимы; гидронимы; селькупская культовая лексика; мифология; картина мира.

Терещенко Анна Васильевна*Томский государственный педагогический университет**annadocuments1988@gmail.com***СЕЛЬКУПСКИЕ КУЛЬТОВЫЕ ТОПОЛЕКСЕМЫ КАК ИСТОЧНИК РЕКОНСТРУКЦИИ МИФОЛОГИЧЕСКИХ ПРЕДСТАВЛЕНИЙ ЭТНОСА ©**

Целью данной статьи является рассмотрение тополексем, образованных на базе культовой лексики селькупского языка. Материалом исследования послужили селькупские топонимы, зафиксированные в различных гео-диалектных ареалах, что дало возможность выявить их сходство или различие. Анализ топонимов позволил реконструировать древнейшие мифологические воззрения представителей селькупского этноса.

Селькупский язык, являясь одним из языков коренных народов Сибири, принадлежит к самодийской группе уральской языковой семьи. На сегодняшний момент это единственный сохранившийся язык южной ветви самодийской группы [25]. В связи с тем, что селькупский язык находится под угрозой исчезновения, важна не только фиксация его разнообразных языковых средств, но и исследование и реконструкция фрагментов картины мира представителей селькупского этноса через анализ языковых явлений и фактов.

Как уже отмечалось выше, материалом исследования послужили селькупские топонимы, расположенные в различных гео-диалектных ареалах.

В научной литературе встречаются различные диалектные классификации селькупского языка, каждая из которых характеризуется той или иной степенью детализации. Это свидетельствует о том, что в настоящее время не существует единого мнения относительно диалектного членения данного языка. Одна из наиболее подробных классификаций приведена в монографии «Селькупы: очерки традиционной культуры и селькупского языка» [21, с. 49]. Исходя из данной классификации, в селькупском языке можно выделить северную, центральную и южную группы диалектов, что представляет собой тернарную классификацию. Кроме того, в пределах каждой диалектной группы выделяются еще несколько диалектов (или говоров): четыре диалекта в центральной группе (тымский, ваховский, нарымский, васюганский), пять диалектов в южной группе (среднеобский, кетский, чаинский и др.). Северная группа представлена шестью диалектами, причем тазовский и туруханский диалекты рассматриваются как отдельные [Там же, с. 50]. Несколько иной подход к диалектному членению селькупского языка предлагает Е. А. Хелимский [25]. Комбинируя в своей классификации географический и лингвистический принципы, исследователь обращает внимание не только на территориальное расселение групп селькупов, но и на изоглоссы, которые распределяются по ареалам, тем самым ограничивая территории функционирования и распространения того или иного диалекта. Учитывая эти факторы, Е. А. Хелимский [Там же] выделяет пять диалектных групп: тазовско-туруханский, или северный, диалект, включающий в себя среднетазовский, верхнетазовский, верхнетолькинский и елогуйский говоры;