МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ВНУТРІШНІХ СПРАВ

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ЧЕЛПАН ОЛЕГ ВІКТОРОВИЧ

УДК 343.97:343.346

ДИСЕРТАЦІЯ
КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТА ЗАПОБІГАННЯ ПОШКОДЖЕННЮ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ І ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право»

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело
_____**О. В. Челпан**

Науковий керівник **Кулакова Наталія Володимирівна**,
кандидат юридичних наук, доцент

Київ–2021

АНОТАЦІЯ

Челпан О.В. Кримінологічна характеристика та запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право». – Національна академія внутрішніх справ України, Київ, 2021.

За своїм змістом та структурою дисертація є одним із перших у вітчизняному кримінальному праві та кримінології комплексним дослідженням пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, їх кримінально-правової та кримінологічної характеристики та запобігання.

У дисертації досліджено комплекс теоретичних та прикладних проблем кримінально-правової, кримінологічної характеристики та запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів.

Здійснено комплексний аналіз теоретичних і практичних проблем, що виникають у процесі запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів, розроблення на цій основі науково обґрунтованих рекомендацій, спрямованих на запобігання та припинення пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, підвищення ефективності існуючих форм і методів запобігання досліджуваним кримінальним правопорушенням.

Охарактеризовано стан наукового дослідження пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, окрему увагу приділено періодизації правової охорони безпеки руху та експлуатації транспорту, яка відбувалася з розвитком нових видів транспорту. Виділено періоди формування юридичної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. Також досліджено особливості кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів.

Установлено, що кількість пошкоджень шляхів сполучення і транспортних засобів з 2010 до 2014 роки характеризувалася постійним зростанням (у середньому на 10,4 %), а з 2015 року чисельність досліджуваних кримінальних правопорушень суттєво знизилась (зростання відбувалося в середньому на 1,5 %), що обумовлено відсутністю даних на тимчасово непідконтрольних територіях. Також важливим є те, що зменшення кількості зареєстрованих досліджуваних кримінальних правопорушень пояснюється недосконалістю їх кваліфікації. Значна частина таких дій кваліфікується за ч. 1 ст. 185 КК України, що підтверджується аналізом вироку суду за ст. 277 та результатами опитування співробітників слідчих підрозділів.

У дослідженні надано кримінологічну характеристику осіб, що пошкодили шляхи сполучення і транспортні засоби. Доведено, що дії винних осіб характеризуються прагненням отримання матеріальної вигоди (72,7 %) і бажанням покращити власне матеріальне становище (27,3 %). Виправдання своїм діям знаходить незначна частка осіб (4,1 %), 89,7 % засуджених визнає провину та розкаюється, серед них 9,6 % –тільки після консультацій із захисником. Особливістю цих злочинів є те, що переважна частина вчиняється чоловіками (96,8,0 %,)

Установлено, що специфіка причин та умов пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів має соціальний, економічний, правовий характер: 1) недоліки забезпечення безпеки шляхів сполучення; 2) низький економічний розвиток; 3) неефективність заходів соціального забезпечення громадян; 4) недоліки в організаційно-управлінській діяльності; 5) проблеми правозастосовної діяльності; 6) особистісні фактори.

За результатами дослідження сукупності всіх обставин, які вплинули на рішення особи обрати протиправний варіант поведінки в певній ситуації і, розглядаючи ситуацію як складовий елемент механізму протиправної поведінки, вчинення досліджуваного правопорушення обумовлено взаємодією причин соціального, економічного, організаційно-управлінського характеру.

Розроблено комплекс заходів загальносоціального, спеціально-кримінологічного та індивідуального запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів.

Ключові слова: пошкодження шляхів сполучення, транспортні засоби, детермінанти, особа злочинця, жертва (потерпілий), запобігання, запобіжні заходи, взаємодія суб'єктів запобігання.

SUMMARY

Chelpan O. V. Criminological characteristics and prevention of damage to roads and vehicles. – Qualifying scientific work as a manuscript.

Dissertation for the degree of Doctor of Legal Sciences, specialty 12.00.08 – «Criminal law and criminology; criminal enforcement law». – National Academy of Internal Affairs, Kyiv, 2021.

In terms of the content and structure, in domestic criminal law and criminology, this dissertation is one of the first comprehensive studies of damage to roads and vehicles, their criminal law, criminological characteristics, and prevention.

The dissertation investigates a set of theoretical and applied problems of criminal law, criminological characteristics, and prevention of damage to roads and vehicles.

The author carries out a comprehensive analysis of theoretical and practical issues arising in the process of preventing damage to roads and vehicles, the development of scientifically based recommendations aimed at preventing and stopping damage to roads and vehicles, improving the effectiveness of existing forms and methods of preventing criminal offenses.

The state of scientific research of damage to roads and vehicles is explored; special attention is paid to the periodization of the legal protection of traffic safety and transport operation, which occurred with the development of new modes of transport. Periods of formation of legal liability for damage to roads and vehicles are highlighted. The current study also investigates the peculiarities of criminal liability for damage to roads and vehicles.

It is established that the amount of damage to roads and vehicles from 2010 to 2014 is characterized by constant growth (on average by 10.4 %), and since 2015 the number of investigated criminal offenses has decreased significantly (on average by 1.5 %), due to lack of data in temporarily uncontrolled areas. It is also important that the decrease in the number of registered investigated criminal offenses is caused by the imperfection of their qualifications. A significant part of such actions is qualified under part 1 of art. 185 of the Criminal Code of Ukraine, which is confirmed by the analysis of the court verdict under art. 277 and the survey results of employees of investigative units.

Extensive coverage is given to the criminological profiles of individuals who damaged roads and vehicles. The author proves that the actions of the perpetrators are characterized by the desire to obtain material benefits (72.7 %) and the motivation to improve their own financial situation (27.3 %). A small proportion of individuals (4.1 %) justify their actions, 89.7 % of convicts pleaded guilty and repented, among them, 9.6 % did so only after consultation with a lawyer. The peculiarity of these crimes is that most of them are committed by men (96.8.0 %).

It is established that the specifics of the causes and conditions of damage to roads and vehicles have a social, economic, legal nature: 1) shortcomings in ensuring the safety of roads; 2) low economic development; 3) ineffectiveness of measures for social security of citizens; 4) shortcomings in organizational and managerial activities; 5) problems of law enforcement activities; 6) personal factors. According to the results of the study of all the circumstances that influenced a person's decision to choose illegal behavior in a particular situation and, investigating the situation as an integral part of the mechanism of illegal behavior, the offense resulted from the interaction of social, economic, organizational and managerial reasons.

A set of measures for general social, special criminological, and individual prevention of damage to roads and vehicles has been developed.

Keywords: damage to roads, vehicles, determinants, the identity of the perpetrator, the victim (injured party), prevention, precautionary measures, interaction of subjects of prevention.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Челпан О. В. Профілактика правопорушень на транспорті *Південноукраїнський правничий часопис.* 2013. № 2. С. 22–25.

2. Челан О. В. Генезис кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. *Південноукраїнський правничий часопис.* 2013. № 3. С. 52–55.

3. Челпан О. В. Злочини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. *Південноукраїнський правничий часопис.* 2013. № 4. С. 55–57.

4. Челпан О. В. Запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2016. № 9. С. 81–89.

5. Chelpan O. V. Prevention of Criminal Offenses Related to Damage to the Transport Networks in Ukraine. *European Reforms Bulletin scientific peer-reviewed journal*. 2017. № 3. P. 8–13.

6. Челпан О. В. Актуальні питання щодо особливості виявлення та документування розкрадань вантажів на залізничному транспорті. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2019. № 4. С. 78–83.

7. Челпан О. В. Діяльність правоохоронних органів по зміцненню публічної безпеки та порядку на залізничному транспорті. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2020. № 4. С. 80–81.

які засвідчують апробацію матеріалів дисертації

8. Челпан О. В. Історико-правовий аналіз злочинів. *Організаційно-правові засади боротьби з правопорушеннями на транспорті* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Одеса, 29 листоп. 2013 р.). Одеса : Одес. держ. ун-т внутр. справ, 2013. С. 285–286.

9. Челпан О. В. Стан дослідження проблеми запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів. *Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення* : тези допов. наук.-теорет. конф. (Київ, 20 берез. 2014 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2014. С. 104–106.

10. Челпан О. В. Личность преступника мешенника. *Правовые реформы в постсоветских странах* : матеріали междунар. науч.-практ. конф. (Молдавия, г. Кишинев, 28–29 марта 2014 г.). Кишинев, 2014. С. 273–277.

11. Челпан О. В. Права, свободи людини громадянина в Україні. *Правова система держави: проблеми формування та перспективи розвитку*: матеріали VII Всеукр. наук. конф. (Одеса, 12 груд. 2014 р.). Одеса : Одес. держ. ун-т внутр. справ, 2014. С. 52–55.

12. Челпан О. В. Стан і тенденції пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. *Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення*: зб. наук. праць за матеріалами наук.-теорет. конф. (Київ, 26 берез. 2015 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2015. С. 119–122.

13. Челпан О. В. Жертва злочину. *Кримінально-правові та кримінологічні заходи протидії злочинності* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Одеса, 13 листоп. 2015 р.). Одеса : Одес. держ. ун-т внутр. справ, 2015. С. 180–182.

14. Челпан О. В. Заходи індивідуальної профілактики пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. *Процесуальне та криміналістичне забезпечення розслідування кримінальних правопорушень в світлі вимог сучасного кримінального процесуального кодексу України*: матеріали Всеукр. наук.-практ. інтернет-конф. (Одеса, 26 листоп. 2015 р.). Одеса : Одес. держ. ун-т внутр. справ, 2015. С. 207–211.

15. Челпан О. В. Генезис кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. *Роль та місце правоохоронних органів у розбудові демократичної правової держави* : матеріали VIII міжнар. наук.-практ. конф. (Одеса, 25 берез. 2016 р.). Одеса : Одес. держ. ун-т внутр. справ, 2016. С. 346–347.

16. Челпан О. В. Заходи загальносоціального запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних заходів. *Підготовка охоронців правопорядку в Харкові (1917-2017)*: матеріали наук.-практ. конф. (Харків, 25 листоп. 2017 р.). Харків : Харк. нац. ун-т внутр. справ, 2017. С 298–301.

17. Челпан О. В. Заходи запобігання пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. *Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення* : матеріали міжвуз. наук.-практ. кругл. столу (Київ, 21 квіт. 2018 р.). Київ, 2018. С. 173–175.

18. Челпан О. В. Стосовно заходів запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів. *Кримінально-правові та кримінологічні аспекти протидії злочинності* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Одеса, 29 листоп. 2019 р.). Одеса : Одес. держ. ун-т внутр. справ, 2019. С. 255–257.

19. Челпан О. В. Кримінологічна характеристика осіб, що пошкоджують шляхи сполучення і транспортні засоби. *Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення* : матеріали міжвуз. наук.-практ. кругл. столу (Київ, 28 трав. 2020 р.). Київ : МВС України, Нац. акад. внутр. справ, 2020. С. 278–284.

ЗМІСТ

ВСТУП 10
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЗАПОБІГАННЯ ПОШКОДЖЕННЮ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ І ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ 20
1.1. Стан наукових досліджень проблем запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів 20
1.2. Генезис кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів 34
1.3. Зарубіжний досвід встановлення кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів 57
Висновки до розділу 1 74
РОЗДІЛ 2 КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПОШКОДЖЕННЯ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ І ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ 78
2.1. Стан, структура, динаміка та географія пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів 78
2.2. Характеристика осіб, які вчиняють пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів 89
2.3. Причини та умови пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів 110
Висновки по 2 розділу 125
РОЗДІЛ 3 ЗАХОДИ ЗАПОБІГАННЯ ПОШКОДЖЕННЮ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ І ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ 129
3.1. Загальносоціальні заходи запобігання пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів 129
3.2. Спеціально-кримінологічні заходи запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів 143
3.3. Індивідуально-профілактичні заходи запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів 159
Висновки до розділу 3 170
ВИСНОВКИ 176
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ 181
ДОДАТКИ 211

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Однією з найважливіших галузей економічної інфраструктури є транспорт, оскільки його функціонування безпосередньо впливає на розвиток економіки та соціальної сфери, забезпечує стійку роботу економічного комплексу в цілому. Основою управління транспортної системи є єдина державна транспортна політика, що жорстко скоординована із стратегією соціально-економічного розвитку країни. Транспорт є однією з базових галузей економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, захисту економічних інтересів держави, підвищення рівня життя населення. Відповідно, забезпечення транспортної безпеки є одним із невідкладних завдань державної транспортної політики.

Забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту обумовлено зростанням кількості кримінальних правопорушень та збільшенням завданої шкоди цими діяннями. За даними офіційної статистики, кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту характеризується постійним та поступовим зменшенням їх кількості, починаючи з 2009 р. – 14 927, 2010 р. – 12902 (-13,6 %); 2011 р. – 13831 (+6,7 %), 2012 р. – 13894 (+0,45 %), 2013 р. – 19722 (+29,5 %), 2014 р. – 24700 (+25,2 %), 2015 р. – 24035 (-2,7 %), 2016 р. – 26170 (+8,9 %), 2017 р. – 22090 (-15,6 %), 2018 р. – 17485 (-20,8 %), 2019 р. – 17210 (-1,6 %), 2020 р. – 15795 (-8,2)[1]. У структурі кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів склали у 2010 р. – 3,3 %, 2011 р. – 3,36 %, 2012 р. – 2,8 %, 2013 р. – 1,5 %, 2014 р. – 1,5 %, 2015 р. – 0,65 %, 2016 р. – 0,3 %, 2017 р. – 0,44 %, 2018 р. – 0,72 %, 2019 р. – 0,73 %, 2020 р. – 0,65 %. Водночас, динаміка таких кримінальних правопорушень демонструє поступове зменшення у 2010 –

[1] Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування. *Офіс Генерального прокурора України*. URL: http://www.gp.gov.ua/ua/stat.html

2013 рр. на – 29,4 %, у 2014-2020 рр. на – 72,8 %.Така суперечливість, за результатами проведеного дослідження, пояснюється не тільки відсутністю охоплення реєстрацією всіх фактів на території України, але і певними проблемами кваліфікації зазначених кримінальних правопорушень.

Наведені дані переконують, що розробка ефективних заходів виявлення та запобігання пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів має стати пріоритетним напрямом державної політики боротьби зі злочинністю та дієвим засобом забезпечення безпеки громадян. Необхідність виділення для самостійного кримінологічного дослідження проблем запобігання пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів пояснюється потребою концептуального визначення питань: налагодження координації правозастосовної, виховної, інформаційної роботи за участю державних органів, установ й організацій, інститутів громадянського суспільства щодо усунення причин та умов досліджуваних злочинів, розробка та застосування ефективних запобіжних заходів, удосконалення взаємодії усіх суб'єктів такої діяльності та забезпечення безпеки шляхів сполучення і транспортних засобів.

У юридичній літературі різним аспектам, які стосуються проблем транспортної безпеки, приділялась увага у роботах відомих вітчизняних та зарубіжних вчених в галузі кримінології та кримінального права, зокрема О. М. Бандурки, П. А. Вороб'я, В. В. Голіни, Б. М. Головкіна, Д. В. Горшкова, С. М. Гусарова, І. М. Даньшина, О. М. Джужі, А. І. Долгової, А. П. Закалюка, А. Ф. Зелінського, В. І. Жульова, О. Г. Кальмана, В. Є. Квашиса, О. Г. Колба, М. Й. Коржанського, О. І. Коробеєва, О. М. Костенка, О. Г. Кулика, О. М. Литвака, О. М. Литвинова, М. І. Мельника, С. Я. Лихової, В. А. Мисливого, О. М. Мойсюка, А. А. Музики, В. О. Навроцького, О. В. Негодченка, С. І. Нежурбіди, В. І. Осадчого, В. П. Попович, В. Й. Развадовського, Д. В. Рівмана, А. В. Савченка, В. Я. Тація, В. П. Тихого, Г. О. Усатого, В. І. Шакуна та ін. Окремі питання запобігання кримінальним правопорушенням, що посягають на безпеку руху та експлуатацію транспорту були реалізовані в роботах І. М. Андрющенка, О. М. Брисковської,

В. С. Гуславського, Т. О. Гуржій, В. Ю. Дрозд, В. А. Звіряки, Ю. Ф. Іванова, М. П. Климчука, С. О. Колба, О. М. Корнєва, В. П. Кравченка, О. В. Лагутіна, Я. В. Матвійчук, Б. Ф. Мицака, В. І. Осадчого, В. П. Пантелєєва, С. Є. Петрова, О. В. Самойлова, М. О. Свіріна, С. С. Чернявського, Р. В. Щупаківського, М. Г. Шурухнова та ін.

Однак, віддаючи належне результатам наукових розробок цих та інших вчених, ураховуючи теоретичну і практичну значущість їх досліджень, спеціального вивчення потребують питання імплементації зарубіжного досвіду запобігання пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів; встановлення особливостей негативних тенденцій, причин і умов, елементів кримінологічної характеристики осіб, що вчиняють зазначені кримінальні правопорушення та завдана ними шкода; удосконалення взаємодії між суб'єктами запобігання кримінальним правопорушенням, а саме Національною поліцією з Міністерством інфраструктури України, Державною службою України з безпеки на транспорті; удосконалення кримінально-правової відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних заходів, а також розробка заходів запобігання їх пошкодженню на основі застосування єдиних баз даних, щодо посягань на транспортну інфраструктуру.

Складність і комплексність даного феномена, в умовах сьогодення, обумовили актуальність його подальшого наукового дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертацію виконано відповідно до Стратегії національної безпеки України (Указ Президента України від 26 травня 2015 р. № 287/2015); Стратегії реформування судоустрою, судочинства та суміжних правових інститутів на 2015–2020 роки (Указ Президента України від 20 травня 2015 р. № 276/2015); Національної стратегії у сфері прав людини (Указ Президента України від 25 серпня 2015 р. № 501/2015) та плану заходів щодо її реалізації (розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 листопада 2015 р. № 1393 р.); Стратегії боротьби з організованою злочинністю (розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 вересня 2020 р. № 1126); Переліку

пріоритетних напрямів наукового забезпечення діяльності органів внутрішніх справ України на період 2015–2019 рр. (наказ МВС України від 16 березня 2015 р. № 275); Тематики наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок на 2020–2024 роки (наказ МВС України від 11 червня 2020 р. № 454); Пріоритетних напрямів наукових досліджень Національної академії внутрішніх справ на 2018–2020 рр. (рішення Вченої ради від 26 грудня 2017 р., протокол № 28).

Тема дисертації затверджена рішенням Вченої ради Національної академії внутрішніх справ (протокол від 28 травня 2013 р. № 9) та схвалена Координаційним бюро НАПрН України (№ 1010, 2013 р.).

Мета і завдання дослідження. *Метою* дослідження є теоретичне узагальнення та розв'язання комплексної науково-прикладної задачі запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів за допомогою кримінологічних засобів, що полягає у розробленні пропозицій і рекомендацій, спрямованих на удосконалення законодавства та відповідної правозастосовної практики.

Для досягнення поставленої мети були окреслені такі *завдання:*

– з'ясувати сучасний стан досліджень проблем запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів;

– розкрити генезис законодавства про кримінальну відповідальність за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів;

– виокремити особливості зарубіжного досвіду законодавчої регламентації кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів;

– охарактеризувати стан, структуру, динаміку та географію пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів в Україні;

– визначити кримінологічно значущі ознаки осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення передбачені ст. 277 КК України;

– виокремити причини та умови, що впливають на пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів;

– сформулювати концептуальне бачення загальносоціальних заходів запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів;

– розробити спеціально-кримінологічні заходи запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів;

– запропонувати індивідуально-профілактичні заходи запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, пов'язані з запобіганням, виявленням та припиненням кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

Предметом дослідження є кримінологічна характеристика та запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів.

Методи дослідження Для досягнення поставленої мети та вирішення обумовлених нею задач використовувались загальнонаукові та спеціальні методи, зокрема *історико-правовий* – у процесі визначення соціальної обумовленості криміналізації таких протиправних діянь, теоретичних досліджень, законодавства й правозастосовної практики (підрозділи 1.1, 1.2); *формально-логічний* – з метою надання кримінально-правої та кримінологічної характеристики пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (підрозділ 1.2, 1.3, розділ 2); *порівняльно-правовий* – для виявлення особливостей запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів в Україні та зарубіжних країнах, а також оцінки можливостей упровадження іноземного досвіду у вітчизняну правозастосовну практику (підрозділи 1.3, 3.1, 3.2); *контент-аналізу* – під час опрацювання матеріалів кримінальних проваджень за окремими кількісними та якісними параметрами з подальшою інтерпретацією одержаних результатів у дисертаційній роботі (підрозділи 2.1, 2.2, 3.2, 3.3); *моделювання* – при формулюванні висновків до розділів і загальних оцінок, а також пропозицій щодо удосконалення кримінологічного запобігання та практики його застосування (розділи 1–3); *логіко-нормативний* – для аналізу законодавчих та відомчих (міжвідомчих) нормативно-правових актів з питань запобігання кримінальним

правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту (підрозділи 1.2, 3.1, 3.2); *психологічні* методи (опитування, тестування) надали змогу виявити особливості особи-злочинця (підрозділи 2.2); *статистичний* метод – для здійснення аналізу зібраних емпіричних даних, а також офіційної статистичної звітності (розділи 2–3).

Емпіричну базу дослідження становлять зведені дані вивчення 148 кримінальних справ (2010–2012 рр.) та 163 кримінальних проваджень (2013–2019 рр.) за ст. 277 КК України з усіх областей України; узагальнені результати опитувань 293 працівників Національної поліції у Дніпропетровській, Донецькій, Житомирській, Київській, Миколаївській, Одеській, Харківській, Чернігівській областях; аналітичні узагальнення МВС України, Національної поліції України, Офісу Генерального прокурора, Верховного Суду, Державної судової адміністрації України.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в тому, що дисертація є одним з перших в Україні комплексним монографічним дослідженням запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів в Україні з урахуванням сучасного стану кримінального, кримінального процесуального законодавства та правоохоронної діяльності. У роботі обґрунтовано низку нових концептуальних положень, висновків і рекомендацій, зокрема:

вперше:

– сформульовано наукове визначення «протиправне втручання в діяльність інфраструктури транспортної системи України» як завідомого втручання в інфраструктуру транспортної системи України, що призводить до порушення нормальної роботи інфраструктури транспортної системи України або спричинило небезпеку життю і здоров'ю людей, чи інших тяжких наслідків;

– розкрито зміст елементів кримінологічної характеристики пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів з виокремленням відомостей про стан, структуру, динаміку й географію кримінально караних діянь цієї категорії; детермінанти, які сприяють їх учиненню; соціально-психологічні ознаки правопорушників (у складі групи), а також наведено кореляційні зв'язки між

окремими елементами, зокрема, доведено зв'язок поведінки особи-злочинця зі ступенем латентності таких кримінальних правопорушень та ефективністю вжитих заходів запобігання;

– визначено комплекс економічних, соціальних, правових, організаційних-управлінських детермінантів, що сприяють пошкодженню шляхів сполучення та транспортних засобів, які обумовлюють активність злочинних груп;

– запропоновано систему заходів «забезпечення безпеки транспортної інфраструктури України», як систему заходів, що здійснюється підрозділами Національної поліції, Міністерством інфраструктури України, Державною службою України з безпеки на транспорті з метою усунення причин та умов посягання на шляхи сполучення та транспортні засоби, а також недопущення протиправного посягання в діяльність єдиної транспортної системи України;

удосконалено:

– кримінологічну характеристику особи, яка пошкоджує шляхи сполучення і транспортні засоби, а саме доведено, що обов'язковою кримінологічно значущою ознакою є мотивація поведінки особи при розробці і застосуванні запобіжних заходів й усуненні причин та умов вчиненого кримінального правопорушення;

– загальносоціальні заходи запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів шляхом внесення змін та доповнень до КК України, Закону України «Про транспорт» і «Положення про Міністерство інфраструктури»;

– правові та організаційні засади взаємодії підрозділів Національної поліції України з Державною службою України з безпеки на транспорті шляхом проведення спільних заходів щодо запобігання та виявлення пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів;

дістало подальший розвиток:

– історичні періоди становлення кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів з визначенням

періодизації розвитку правової охорони безпеки руху та експлуатації транспорту, що відбувалася з розвитком нових видів транспорту;

– наукове бачення шляхів імплементації зарубіжного досвіду запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів, що ґрунтується на внесенні змін та доповнень до кримінального законодавства;

– теоретичне обґрунтування необхідності удосконалення положень законодавства в частині уніфікації понять, які повинні бути застосовані в кримінальному законодавстві, а саме замість понять *«шляхи сполучення», споруд на шляхах сполучення», «рухомий склад», «судна», «засоби зв'язку», «сигналізація»* використання поняття «об'єкти транспортної інфраструктури», під яким розуміється технологічний комплекс, що включає в себе: 1) шляхи сполучення; 2) споруди на шляхах сполучення; 3) рухомий склад, судна;

– рекомендації щодо запровадження новітніх методів управління ризиками, оцінки загроз та впливу злочинності на транспортну інфраструктуру, з метою вжиття запобіжних заходів для їх локалізації та мінімізації можливих негативних наслідків.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що матеріали дослідження впроваджено та мають перспективи подальшого використання у:

науково-дослідній роботі – для подальшої розробки загальнотеоретичних та практичних напрямів запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів (акт Національної академії внутрішніх справ від 3 квітня 2018 р.);

законотворчій діяльності – при вдосконаленні законодавства про кримінальну відповідальність щодо кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, ст. 277 КК України та Закону України «Про транспорт» (лист Головного науково-експертного управління Апарату Верховної Ради України від 11 квітня 2018 р. № 16/5-5 ВР);

діяльності правоохоронних органів – при розробленні й удосконаленні відомчих (міжвідомчих) нормативно-правових актів, підготовці методичних

рекомендацій з питань організації запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів (акт Головного слідчого управління Національної поліції України від 20 вересня 2020 р.);

освітньому процесі – під час підготовки лекцій, навчальних і практичних посібників, методичних рекомендацій, тестових завдань і дидактичних матеріалів з кримінології, кримінального права, кримінально-виконавчого права, кримінального процесуального права, оперативно-розшукової діяльності, а також при проведенні різних видів занять із відповідних дисциплін у процесі підготовці бакалаврів, магістрів за спеціальністю 081 «Право» та в системі підвищення кваліфікації працівників Національної поліції України (акт Національної академії внутрішніх справ від 27 квітня 2018 р.).

Апробація матеріалів дисертації. Основні положення та висновки дослідження оприлюднені автором у виступах на міжнародних, всеукраїнських науково-практичних конференціях і круглому столі, зокрема: «Організаційно-правові засади боротьби з правопорушеннями на транспорті» (м. Одеса, 29 листопада 2013 р.); «Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення» (м. Київ, 20 березня 2014 р.); «Правовые реформы в постсоветских странах» (г. Кишинев, 28–29 марта 2014 р.); «Правова система держави: проблеми формування та перспективи розвитку» (м. Одеса, 12 грудня 2014 р.); «Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення» (м. Київ, 26 березня 2015 р.); «Кримінально-правові та кримінологічні заходи протидії злочинності» (м. Одеса, 13 листопада 2015 р.); «Процесуальне та криміналістичне забезпечення розслідування кримінальних правопорушень в світлі вимог сучасного кримінального процесуального кодексу України» (м. Одеса, 26 листопада 2015 р.); «Роль та місце правоохоронних органів у розбудові демократичної правової держави» (м. Одеса, 25 березня 2016 р.); «Підготовка охоронців правопорядку в Харкові (1917–2017 рр.)» (м. Харків, 25 листопада 2017 р.); «Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення» (м. Київ, 21 квітня 2018 р.); «Кримінально-правові та

кримінологічні аспекти протидії злочинності» (м. Одеса, 29 листопада 2019 р.); «Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення» (м. Київ, 28 травня 2020 р.).

Структура та обсяг дисертації. Робота складається з анотації, переліку умовних позначень, вступу, трьох розділів, що містять дев'ять підрозділів, висновків, списку використаних джерел (305 найменувань на 30 сторінках) та шести додатків на 24 сторінках. Повний обсяг дисертації становить 234 сторінки, із них основний текст дисертації – 171 сторінці.

РОЗДІЛ 1
ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЗАПОБІГАННЯ ПОШКОДЖЕННЮ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ І ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

1.1. Стан наукових досліджень проблем запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів

Актуалізація проблеми кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту обумовлена суттєвою інтенсифікацією видів поведінки як умисної, так і необережної в різних сферах діяльності та збільшенням завданої шкоди цими діяннями. Проблеми відповідальності за порушення встановлених правил безпеки руху та експлуатації транспорту були предметом дослідження вітчизняних і зарубіжних вчених. Протягом тривалого часу наукові дослідження протиправних дій у транспортній сфері та їх недопущення мали переважно кримінально-правовий характер [293, с. 104].

«Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту представляють для людини велику загрозу. Адже експлуатація транспорту з порушенням нормативно визначеного порядку його функціонування може призводити до загибелі людини, настання для неї інших тяжких наслідків, погіршення середовища її проживання тощо» [176, с. 4].

Особливої уваги заслуговують наукові праці, присвячені дослідженню проблем кримінальної відповідальності за кримінальні правопорушення, що посягають на безпеку руху та експлуатацію транспорту, опубліковані в минулому та на початку цього століття, а саме: М. С. Алексеєва (1957), І. С. Андрєєва (1982), Д. Г. Бабілашвілі (1975), М. К. Валієва (1966), В. І. Василенка (1964), С. В. Гизимчука (2001), В. К. Глистина (1969), В. С. Гуславського (1997), С. А. Домахіна (1956), В. І. Жульова (1965), П .В. Замосковцева (1988), В. А. Звіряки (1999), В. П. Коняєва (1986),

М. Й. Коржанського (1981), О. І. Коробеєва (2003), Б. О. Курінова (1965), І. Х. Максутова (1959), Я. В. Матвійчук (2009), В. А. Мисливого (2004), О. В. Негодченка (1991), С. І. Нежурбіди (2001), С. І. Новікова (1972), В. С. Орлова (1975), І. Р. Харитонова (1985), В. Є. Яковенка (1972) та ін. Згаданими вченими досліджено проблеми реалізації кримінальної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, особливості кваліфікації деяких складів дорожньо-транспортних кримінальних правопорушень, а також розроблено пропозиції щодо вдосконалення кримінального законодавства в указаній сфері.

Проте, незважаючи на досить інтенсивне теоретичне дослідження у науці кримінального права до цього часу немає єдиної думки щодо деяких принципових питань, пов'язаних із дослідженням конструювання складів та регламентації відповідальності за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Одним з найбільш дискусійних питань є проблема міжгалузевої та внутрішньогалузевої диференціації відповідальності учасників руху з урахуванням характеру та ступеня їх фактичної участі у вчиненні злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту [293, с. 104]. Аналіз наукових досліджень свідчить про те, що об'єктами вивчення вітчизняних вчених були суспільні відносини, що виникають при забезпеченні безпеки руху та експлуатації транспортних засобів, а також питання вдосконалення кримінальної відповідальності й закономірності їх правового регулювання в сучасних умовах розвитку України.

Спробу дослідження злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту здійснили свого часу М. С. Алексеєв [3; 4] та Б. О. Курінов [132], які вперше визначили поняття транспортних злочинів, а саме: М. С. Алексеєв вважав, що це «така суспільно небезпечна дія або бездіяльність, що безпосередньо посягає на правильну роботу транспорту, яка відповідає інтересам держави» [4, с. 23]. На думку Б. О. Курінова, «це такі злочинні дії, які посягають на безпеку руху механічного транспорту» [132, с. 19]. Обидва визначення не позбавлені недоліків, але вони сприяли подальшому розвитку

наукових досліджень, у яких визначено, що злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту посягають на суспільні відносини у сфері безпечного функціонування (руху та експлуатації) транспортних засобів. Безпека функціонування транспорту включає в себе достатньо широке коло суспільних відносин, пов'язаних не тільки з транспортними засобами, їх безаварійною роботою, але й з охороною життя і здоров'я людей, цінністю майна, навколишнім природнім середовищем.

У наукових дослідженнях під безпекою функціонування транспорту розуміється такий стан транспортної діяльності, який виключає завдання шкоди життю і здоров'ю людей, транспортним засобам, матеріальним цінностям, навколишньому природньому середовищу і забезпечується засобами економічного, технічного, організаційного, соціального та правового характеру. У теорії кримінального права категорія «суспільна безпека» визначається по-різному. В.П. Тихий вважає, що суспільна небезпека є системою суспільних відносин, які забезпечують недопущення та усунення загальної небезпеки насильницького завдання шкоди правоохоронюваним цінностям загалом, що гарантується їх стійкістю та надійністю [244, с. 25]. На думку О. І. Коробеєва, «суспільна небезпека як об'єкт транспортних злочинів означає сукупність суспільних відносин, що охороняються державою, забезпечують захист інтересів безаварійного функціонування транспортних засобів, життя і здоров'я людей, матеріальних цінностей, навколишнього природнього середовища» [132, с. 54].

Під час дослідження кримінально-правової природи кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту було здійснено спроби вирішення не тільки питань кримінальної відповідальності за вчинені діяння, але й пошук оптимальної конструкції досліджуваних кримінальних правопорушень, які спрямовані на посилення ролі законодавства в запобіганні кримінальним правопорушенням у досліджуваній сфері [293, с. 105].

При дослідженні об'єкта злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту науковці використовували категорію «інтерес». Так, В. Я. Тацій у

своїй монографії наводить таку класифікацію підходів до співвідношення об’єкт злочину – суспільні відносини та інтерес. Усі погляди з цього питання він поділяє на три групи: 1) інтерес – один зі структурних елементів суспільного відношення і разом із ним виступає як об’єкт злочину; 2) інтерес і суспільні відносини – різні поняття, тому категорія «інтерес» не може бути використана для визначення об’єкта злочину; 3) інтерес – не тільки елемент суспільних відносин, що відображає його сутність, але й фактично самі суспільні відносини [243, С. 67]. Такі наукові підходи сприяли розвиткові співвідношення поняття «об’єкт злочину» і «інтерес». На думку Л. Д. Гаухмана співвідношення понять дало можливість виявити вихідне положення при визначенні об’єкта злочину – суспільні відносини, що охороняються законом. На його думку, «суспільні відносини існують об’єктивно і проявляються як інтереси. Співвідношення цих категорій як сутності та явища чітко визначені в положенні, відповідно до якого «економічні відносини цього суспільства проявляються насамперед як інтереси» [42, с. 61-62]. Таке визначення об’єкта злочину мало велике практичне значення, оскільки особа, що застосовує кримінальне законодавство, кваліфікує злочин не на основі абстрактної уяви щодо об’єкта злочину, його загальної характеристики, тих або інших суспільних відносин, а завжди вимушена конкретизувати, яким саме відносинам завдано шкоди.

Дослідження, що були присвячені проблемам кримінально-правової відповідальності за вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, сприяли не тільки визначенню, обґрунтуванню, але й розрізненню поняття загального, родового, видового та безпосереднього об’єкта кримінального правопорушення. Ураховуючи, що родовим об’єктом досліджуваних кримінальних правопорушень є суспільна небезпека, а видовим – безпека руху та експлуатації транспорту ст. 277 Кримінального кодексу (далі - КК) України поміщено у розділ XI Особливої частини КК. Місце кримінально-правової норми, що нами досліджується, у кримінальному законодавстві вибрано правильно і велика заслуга в цьому

належить Б. О. Курінову, який ще у своїх дослідженнях 60–70-х роках минулого століття обґрунтовував необхідність об’єднати всі транспортні злочини в одному розділі [133, с. 7].

На відміну від об’єкта, предмет кримінального правопорушення являє собою предмети матеріального світу, на які безпосередньо впливає особа в процесі протиправного посягання і тим самим завдає шкоди об’єкту кримінально-правової охорони. Необхідно відмітити, що предметом досліджуваного кримінального правопорушення є лише ті транспортні засоби, шляхи сполучення, які експлуатуються під час протиправного посягання на них. Інше завдання шкоди або виведення їх із експлуатації не утворює посягань на основний об’єкт кримінального правопорушення – безпеку руху та експлуатації транспорту. У цьому сенсі завдання шкоди транспорту або шляхам сполучення – вказує на конкретний предмет кримінального правопорушення, тобто «транспортні засоби» та «шляхи сполучення». Визначенню цих понять в юридичній літературі приділено достатньо уваги, а саме в роботах: М. С. Алексеєва, Б. І. Жульова, М. Й. Коржанського, Я. В. Матвічук, В. А. Мисливого та ін. [293, с. 106].

Мета наукових досліджень полягала у встановленні чітких критеріїв, керуючись якими можливо однозначно встановити відповідальність за вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. Результати вітчизняних та зарубіжних досліджень з питань боротьби з цими діяннями у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту переважно стосувалися кримінально-правових та загальних кримінологічних проблем цих правопорушень, а питання протиправного посягання на шляхи сполучення та транспортні засоби досліджувалось лише фрагментарно, як складова кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту [230; 232; 88; 160; 107].

Особливої уваги заслуговує монографічне дослідження В. А. Мисливого [151], яке є першим дослідженням кримінально-правових та кримінологічних проблем протидії злочинам проти безпеки дорожнього руху та експлуатації

транспорту. У результаті вивчення теорії і практики, емпіричних матеріалів, узагальнення слідчої і судової практики застосування кримінального законодавства В. А. Мисливим запропоновано низку нових концептуальних у теоретичному та прикладному аспектах для юридичної практики положень і висновків, основними з яких є: 1) обґрунтування видового об'єкта злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, на основі чого було розроблено класифікацію та здійснено їх поглиблений кримінально-правовий аналіз досліджуваних злочинів; 2) доведено однорідність за своєю сутністю та ознаками злочинів проти безпеки дорожнього руху і дорожньо-транспортних пригод та їх відмінність лише за наслідками; 3) обґрунтування кримінально-правової характеристики злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту та її складових (соціальна обумовленість й аналіз відповідних складів злочинів, а також об'єктивних і суб'єктивних факторів цих суспільно небезпечних діянь) [152].

При дослідженні кримінально-правової відповідальності за порушення правил, норм та стандартів, що регулюють забезпечення безпеки дорожнього руху було розроблено пропозиції щодо вдосконалення законодавства стосовно ознак діяльності зі створення та утримання в належному стані дорожніх умов руху транспортних засобів [44].

Необхідно звернути особливу увагу на проведений порівняльний аналіз кримінального законодавства, що був здійснений Я. В. Матвійчук, яка дослідила проблеми порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту. Порівняльно-правовий аналіз дозволив виявити як спільні риси, характерні для кримінального права України та Литви, Латвії, Естонії, так і особливості, було визначено недоліки правового регулювання кримінальної відповідальності за такі діяння. На цій основі сформульовано пропозиції щодо вдосконалення чинного національного законодавства з наведених питань [145]. У дослідженні створено підґрунтя для вдосконалення кримінального законодавства України щодо злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту на базі узагальнення та аналізу в порівняльно-правовому аспекті

національного та іноземного кримінального законодавства щодо кримінально-правової охорони суспільних відносин у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

У законодавстві України та Литви, Латвії, Естонії основним безпосереднім об'єктом порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту прийнято вважати безпеку дорожнього руху. Додатковими об'єктами кримінального правопорушення можуть виступати: життя і здоров'я особи, а також за умови, якщо матеріальна шкода передбачена як суспільно небезпечний наслідок цього злочину (як у Литві), – власність. Показано, що кримінальна відповідальність за порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту в Естонії, Латвії та Литві диференціюється залежно від: а) виду і тяжкості шкоди; б) наявності чи відсутності стану алкогольного, наркотичного сп'яніння або впливу психотропних чи інших діючих на психіку речовин. У КК України відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту диференціюється лише залежно від виду і тяжкості шкоди. Вік кримінальної відповідальності за це кримінальне правопорушення різниться і становить у КК Латвії та КК Естонії – 14 років, а у КК України та КК Литви – 16 років, що є більш обґрунтованим, адже вікова межа осіб, що вчиняють порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту зі злочинними наслідками зазвичай більше 16 років, оскільки право на керування більшістю механічних транспортних засобів надається з 18 років. Суб'єктивна сторона порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту в усіх чотирьох проаналізованих кодексах характеризується необережною формою вини, оскільки визначається психічним ставленням винного до його наслідків. При цьому в КК Латвії, Литви та України необережність поділяється на злочинну самовпевненість та злочинну недбалість, а в КК Естонії – на легковажність та недбалість [287, с. 55-57].

Окремою складовою досліджуваних кримінальних правопорушень є вивчення їх у сфері транспорту, вчинених з необережності. Необережна злочинність як відносно масове явище сформувалася в середині XX століття в

період активного наукового розвитку технічних засобів. Кількість таких кримінальних правопорушень та особливо масштаби завданої ними шкоди свідчать про їх поступове збільшення. Найбільшої шкоди (матеріальної та фізичної) завдають технічні засоби, що належать до джерел підвищеної безпеки, та їх стан, який вимагає постійного дотримання правил техніки безпеки. Необережну протиправність у сфері транспортних кримінальних правопорушень було виділено за особливостями механізму протиправної поведінки та її детермінант, які відрізняють ці кримінальні правопорушення від умисних діянь [2; 62; 95; 215; 247; 17; 162].

Під час вивчення проблеми необережних кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспортних засобів було розроблено базові питання – визначення їх понять, видів, особливостей механізму вчинення кримінальних правопорушень з необережності, протидії кримінальним правопорушенням з необережності, сформульовано низку нових наукових положень. Особливу увагу приділено факторам, що обумовлюють вчинення кримінальних правопорушень із необережності, а саме: недоліки культури водіїв, допуск до керування автотранспортом осіб у нетверезому стані, у стані перевтоми, хворобливому стані, випуск в експлуатацію технічно несправних машин, порушення правил індивідуальними власниками автотранспортних засобів. Окремо досліджено й конкретизовано соціально-психологічні умови, що сприяють вчиненню кримінальних правопорушень з необережності: соціальна недисциплінованість, невпорядкованість деяких нових суспільних відносин, зневажання інтересів оточуючих, систематичне порушення правил обережності [162].

Також уваги потребує дослідження кримінологічної характеристики кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, у яких визначено стан, структуру, характер, динаміку діянь проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Крім того, у кримінологічних дослідженнях звернено увагу на детермінанти цього виду кримінальних правопорушень, включаючи особистісно-кримінологічний аспект, а також пошук шляхів удосконалення

системи профілактичних заходів, що здатні протидіяти подальшому зростанню цього виду кримінальних правопорушень [60; 297].

При вивченні кримінологічної характеристики кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту досліджено віктимологічні проблеми безпеки дорожнього руху. Питання, пов'язані з проблемою потерпілого у кримінальних правопорушеннях проти безпеки дорожнього руху, вивчалися в роботах П. С Дагеля, В. І. Жульова, В. Є. Квашиса, О. І. Коробєєва, О. М. Мойсюка, Д. В. Рівман, М. П. Чичеріної та інших вчених. Результати проведених досліджень визначили не тільки необхідність дослідження поведінки потерпілого у кримінальних правопорушеннях проти безпеки дорожнього руху, але сприяли вирішенню багатьох інших проблемних питань. Вивчення віктимологічних проблем у сфері кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні, на жаль, не отримало необхідного ступеню розроблення, здатного реально впливати на стан попередження дорожньо-транспортних правопорушень [158; 298]. Зазначена проблема в наукових працях, а саме – жертва кримінальних правопорушень на шляхах сполучення та експлуатації транспорту, не була предметом жодної монографії або дисертації.

Кримінологічні дослідження проблем незаконного заволодіння транспортними засобами мали місце в дисертаціях С. О. Колба «Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні» [104] та Д. В. Горшкова «Незаконне заволодіння транспортними засобами: кримінологічна характеристика та запобігання» [56]. Учені дослідили питання механізму незаконного заволодіння транспортними засобами; типології особистості злочинця, який незаконно заволодіває транспортним засобом; заходи запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами. С. О. Колбом визначено заходи віктимологічного запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами.

Необхідно звернути увагу на самостійний напрям досліджень, присвячений розслідуванням кримінальних правопорушень у сфері безпеки

руху та експлуатації транспорту. У зв'язку з недостатнім рівнем якості розслідування кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту було досліджено цю категорію правопорушень з позиції криміналістичних та кримінально-процесуальних аспектів. У процесі роботи слідчий інколи припускаються помилок, а збір доказів набуває тенденційного, частіше обвинувального характеру. При проведенні слідчих дій не завжди якісно та в повному обсязі досліджуються всі обставини справи. Неповнота та односторонність розслідування призводить до недостатньо обґрунтованих рішень, у наслідок чого можливе стати порушення загальних принципів законності та здійснення правосуддя згідно з Конституцією України, а отже, незаконне притягнення особи до кримінальної відповідальності або її незаконне звільнення. Окремі питання, що стосуються розслідування кримінальних правопорушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів, викладені в працях учених-юристів, які займалися зазначеною тематикою за відповідними науковими напрямами: Б. Л. Зотова, В. К. Лисиченка, В. А. Мизнікова, М. П. Климчука, С. Г. Новікова, В. А. Панюшкіна, М.С. Романова, Ш.Ш. Ярамиш'яна та ін. [87; 138; 219; 180; 32; 166; 181].

Необхідно зазначити важливу роль діяльності слідчого в порушенні кримінального провадження, розслідуванні, їх закінченні щодо порушення норм безпеки руху та експлуатації транспорту. З огляду на те, що робота з удосконалення кримінально-процесуальних норм постійно продовжується, з урахуванням виявлених недоліків і тих завдань, які періодично постають перед кримінальним судочинством у складних сучасних умовах боротьби зі злочинністю та постійним розширенням сфери міжнародного співробітництва, сьогодні вчені зазначають, що існує потреба вдосконалення контрольно-наглядової діяльності за дотриманням законності в ході розслідування кримінальних впроваджень вказаної категорії [287, с. 56].

Невирішеність указаних проблем під час розслідування кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту й відсутність

цілісних, системних монографічних розроблень стосовно цих проблем і обумовлюють подальше їх наукове дослідження [97].

Зміст поняття «безпека руху та експлуатація транспорту» досліджувався не тільки в теорії кримінального права, кримінології, а й в інших галузях права. Це обумовлено насамперед змістом поняття та його багатоаспектністю та неоднозначністю. При вивченні наукової бази щодо відповідальності за порушення безпеки руху та експлуатації транспорту необхідно звернути увагу на адміністративно-правові відносини. Дослідження у цій сфері становлять теоретичну та практичну основу вивчення застосування поліцією адміністративно-правових засобів з метою запобігання, припинення порушень правил, що стосуються забезпечення безпеки руху, притягнення винних до відповідальності, а також шляхи вдосконалення зазначеної діяльності [222; 72].

Науковцями в комплексі розглядаються проблеми управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки руху через розкриття структурної та функціональної побудови цієї системи. Останнім часом питанням діяльності в цій сфері присвячено праці, які досліджували переважно адміністративну діяльність підрозділів Державтоінспекції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Але проблема загальнодержавного управління діяльністю забезпечення безпеки дорожнього руху як цілісною соціальною системою, розкриття змісту процесу управління цією діяльністю, вивчення досвіду розвитку сфери забезпечення дорожнього руху в Україні та країнах розвиненої автомобілізації досліджено частково [61; 76; 222; 213].

Останніми роками правовідносинам у транспортній сфері присвячено обмежене коло науково-теоретичних розроблено оскільки це пов’язано з існуванням у сучасній правовій науці проблеми визначення транспортного права як правового інституту чи галузі права, який характеру цього правового утворення, чи є воно комплексним. Здебільшого у наукових працях, що досліджують особливості транспортного права, докладного висвітлення набули питання правового регулювання діяльності деяких видів транспорту або транспортної діяльності: морське право, внутрішнє водне (річкове) право,

залізничне право (В. Г. Єрмолаєв, Ю. Б. Маковський, А. Б. Новосельцев, О. В. Сіваков); договори перевезення вантажів і пасажирів (В. А. Єгіазаров), транспортне експедирування (К. І. Плужніков) та інші. Свого часу науковці намагалися обґрунтувати висновок про повітряне право та морське право (А. К. Жудро) як самостійні галузі права. Найбільшу кількість наукових досліджень останнім часом присвячено проблемі забезпечення безпеки дорожнього руху (В. В. Грошевий, О. В. Домашенко, В. В. Єгупенко, О. Л. Міленін, В. В. Новиков, О. Ю. Салманова та ін,).

На сьогодні деякі вчені визначають, що транспортне право є комплексною галуззю права (В. К. Гіжевський, Е. Ф. Демський, А. В. Мілашевич), інші вважають, що транспортне право України як галузь права – це сукупність юридичних норм і правових інститутів, які регулюють суспільні відносини, що складаються у зв'язку з організацією і діяльністю транспорту із забезпечення внутрішніх і зовнішніх транспортно-економічних зв'язків та потреб населення в перевезеннях. Крім того, транспортне право пропонується розглядати і як галузь законодавства, і як галузь юридичної науки, і як навчальну дисципліну [246].

М. М. Громов, В. О. Персіанов дослідили, зокрема, особливості управління транспортом від часів царської Росії до періоду розбудови СНД [59]. Комплексність правовідносин у транспортній сфері породжує наявність різноманітних підходів представників окремих галузей права, насамперед, адміністративного та цивільного (В. В. Луць, В. О. Тархов) до визначення сутності і структури транспортного права як комплексної галузі права, галузі законодавства, галузі юридичної науки.

Нині при дослідженні стану наукового розроблення проблеми безпеки руху та експлуатації транспортних засобів учені звернули увагу на проблему розмежування і взаємодії публічного та приватного права в системі права України (В. Селіванов, Н. Діденко). Підтримуючи положення теорії адміністративного права про те, що державне управління транспортом розглядається в тій частині адміністративного права як навчальна дисципліна,

яка присвячена державному управлінню економікою, було обґрунтовано положення науки економіки, які стосувались особливостей державного регулювання економічних відносин у країнах із різним ступенем їх розвитку (С. Фішер, Р. Дорнбуш, Р. Шмалензі, П. Самуельсон, В. Нордхаус) [213].

При аналізі сутності державного регулювання транспортної системи проаналізовано дослідження з теорії управління, адміністративного права (В.Б. Авер'янов, О.М. Бандурка, Ю.Б. Битяк, С.В. Ківалов, Л.В. Коваль, Ю.М. Козлов, А.Т. Комзюк, Ю.М. Старилов), результати досліджень, яких відрізняються поставленими питаннями щодо сучасних тенденцій при дослідженні особливостей правовідносин у сфері регулювання транспортної системи.

Необхідно зазначити, що наразі існує проблема відповідного реагування щодо адміністративних правопорушень на транспорті з метою їх запобігання та нейтралізації. Вирішення цієї проблеми пов'язане, на наш погляд, з розробленням спеціального механізму запобігання адміністративним правопорушенням в галузі транспорту, оскільки саме призначення цієї діяльності спрямовано на недопущення таких дій. Завдяки своїй «м'якості» і розповсюдженості профілактика здатна органічно охопити будь-яку ланку міжособистісних стосунків й усунути своїм впливом адміністративні правопорушення. Саме ця обставина, а також частковість досліджень у вітчизняній науці у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту обумовили подальші наукові дослідження проблем, на яких сьогодні зосередили увагу науковці: а) невизначеність поняття запобігання і його співвідношення з правоохоронною діяльністю; б) наявність багатьох органів, які здійснюють профілактику, що не відповідає їх компетенції; в) наявність ознаки в дублюванні повноважень, яка зменшує якість профілактичного впливу; г) відсутність в низці вищих органів держави цілісної політики щодо профілактики адміністративних правопорушень та ін. Усе це, на погляд учених, нівелює боротьбу з різними видами правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, обумовлює їх існування і фактично унеможливлює

стабільне функціонування всієї транспортної системи. Існує необхідність більш повного врахування аспектів, пов'язаних, по-перше, із специфікою транспорту та відносин, що виникають у процесі транспортування; по-друге, із характерними рисами адміністративних правопорушень, які до певної визначеності й урегульованості є одним з найскладніших явищ суспільного життя; по-третє, з самим змістом профілактики, який передбачає необхідність чіткого визначення її місця в системі правоохоронної діяльності та розкриття механізму здійснення профілактичних заходів.

Так, аналіз робіт Д. А. Керімова, В. М. Кудрявцева, В. А. Якушина та інших вчених показує, що сьогодні фактично не існує єдиного визначення запобігання правопорушенням, його змісту та чіткого механізму впровадження. Очевидно, що за таких умов актуальність вирішення проблеми зростає бо, з одного боку, існує тенденція до зростання правопорушень, а, з іншого – немає ефективних засобів для боротьби з ними [153].

Наразі є актуальним подальша диференціація профілактики кримінальних правопорушень, її послідовний аналіз у напряму недопущення адміністративних проступків та кримінальних правопорушень проти експлуатації транспорту та безпеки руху. Сучасний стан наукового розроблення свідчить про те, що розв'язанням цієї проблеми в певній мірі займались і вчені-адміністративісти, зокрема: О. П. Альохін, Є. В. Додін, В. Й. Развадовський, В. І. Ремнєв та інші. Однак, ураховуючи недостатню сформованість цього напряму адміністративно-правової науки й відсутність комплексних розроблень проблеми, можна стверджувати, що широке коло відносин у цьому контексті залишилося на стадії попереднього осмислення і розроблення. Тому ми вважаємо за необхідне зазначити, що сьогодні можна стверджувати про доцільність наукового розроблення проблеми в різних галузях суспільного життя, зокрема на транспорті.

Нині існують проблеми, які виникають внаслідок неякісного функціонування системи експлуатації шляхів сполучення та транспорту. Завдання – зменшити кількість правопорушень у сфері безпеки руху та

експлуатації транспорту, їх жертв. Важливою є проблема охорони навколишнього середовища. Соціально-економічні прогнози Світової організації здоров'я свідчать, що кримінальні правопорушення в цій сфері, які зараз займають сьоме місце в списку найбільших загроз здоров'ю та життю людини, через 25 років посідатимуть вже другу сходинку. Тому безпечне транспортування людей і товарів має стати в найближчому майбутньому одним з найважливіших завдань діяльності органів державного управління та органів самоуправління громадян. І саме тому вчені здійснили спробу розробити методологію покращення безпеки руху та експлуатації транспорту на основі створення системи стандартів та інших нормативних документів, яка дозволять проводити сертифікацію процесів в середовищі «водій-шляхи-довкілля» та систематичний нагляд за сертифікованими процесами [233].

Як показує проведений аналіз стану наукових досліджень проблеми запобігання пошкодженню шляхів сполучення та транспортних засобів, ефективність запобігання кримінальним правопорушенням щодо безпеки руху та експлуатації транспорту досліджувалася з позиції кримінального, кримінально-процесуального права, кримінології, адміністративного права і навіть стандартизації та сертифікації.

1.2. Генезис кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів

Увесь комплекс заходів по боротьбі зі злочинністю, а саме – з кримінальними правопорушеннями у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, здійснюється за двома стратегічними напрямами: удосконалення правової бази підвищення безпеки дорожнього руху та вдосконалення технічних заходів захисту.

Правове регулювання безпеки дорожнього руху є проблемою не тільки

України, все світове співтовариство докладає чимало зусиль до недопущення аварійності на транспорті. У зв'язку з цим було прийнято міжнародні нормативні акти, які встановили загальні вимоги до безпеки руху та експлуатації транспорту. Головним нормативним актом серед них є заключний акт Конференції Організації Об'єднаних Націй по дорожньому руху (Відень, 1968 р.) – конвенція про дорожній рух [282, с. 52].

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 (статути) різних видів транспорту, закони України «Про транспорт», «Про дорожній рух», а також Постанови Пленуму Верховного Суду України, відомчі нормативно-правові акти МВС України, Національної поліції 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 деяких організацій та підприємств.

Серед перерахованих нормативних актів особливе місце займають норми кримінального права, їх особлива значимість полягає в тому, що така відповідальність настає тільки за вчинення найбільш суспільно небезпечного діяння. При цьому кримінальне законодавство містить в собі заходи покарання найбільш жорсткі зі всіх видів покарань, оскільки високий ступінь наслідків для особи, що вчинила кримінальне правопорушення, є одним з найбільш знакових засобів запобігання вчиненню нових правопорушень. На основі цього необхідно зробити висновок, що норми кримінального законодавства є найважливішим заходом впливу на осіб, що схильні або вже вчинили кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту [282, с. 52].

Досліджувані кримінальні правопорушення, а саме – пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, по-різному визначалися впродовж

історії вітчизняного законодавства. Розвиток правових норм, що включають норми кримінального права в галузі розвитку безпеки руху та експлуатації транспорту співпадав із розвитком нових видів транспорту, хоча їх внесок у формування самостійного транспортного напряму в кримінальній політиці неоднозначний. Визначаючи діяння караним, закон створює нові юридичні відносини між державою, що захищає встановлений нормою інтерес, та особою, що посягає на цей інтерес, стосовно якого в держави виникає право на покарання, та обов'язок особи підкоритися покаранню; виникають відносини, що не мають характеру приватних договірних відносин, а відносини права публічного: відносини владного та пануючого стосовно до підлеглого та винного [240, с. 121].

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, поєднані волоками, а також мости, що будувалися з давнини, і це відображено в Руській Правді, де визначається розмір мотової податі [245, с. 85-86].

Одна з перших згадок про кримінальну відповідальність, так би мовити, за вчинення транспортного правопорушення зустрічається в законодавстві Росії в XVII столітті. Прикладом такого злочину можна вважати діяння, відповідальність за яке встановлювалася в ст. 17 розділу XXII Соборного уложення 1649 р. Кримінально-караними діяннями визнавалися дії особи, які «*с похвалы или с пьянства, или умыслом наскачет на лошади на чью жену, и лошадью ея стопчет и повалит, и і ем се обесчееше, и тем боем изувечит…*». З 1732 році для молодця (лихача) було введено смертну кару [220, с. 101, с. 249, с. 250].

Аналіз Уложення про покарання кримінальні та виправні 1845 року – дає можливість виділити розділ VIII «Про порушення правил, встановлених для збереження шляхів сполучення», у якому визначено злочини на гужовому,

залізничному та водному транспорті. До злочинів, що вчиняються на об'єктах залізничного транспорту, відносять сім складів злочинів, передбачених статтями 1442–1448 Уложення [272, с. 384]. Умовно вчені їх поділяють на дві групи: до першої належать злочини, що посягають на безпеку руху та експлуатації залізничного транспорту, коли суб'єктом може виступати будь-яка особа (ст. 1442–1444); до другої – склади злочинів, де визначено спеціальний суб'єкт злочину «особа, що керує паровим двигуном на залізниці», «особа, що наглядає за залізницею», провідник, кондуктор (ст. 1445-1448) [107, с. 16]. Ці обставини обумовлюють підхід законодавця до формулювання інших складів таких злочинів. Стаття 1442 Уложення передбачала два склади злочину, об'єднані загальним об'єктом посягання, яким є безпека залізничного транспорту. У цій статті каралося «будь-яке з умислом вчинене пошкодження залізничної дороги, коли воно може завдати шкоди залізниці при русі по цій дорозі транспорту і винна особа знала, що наслідком цього повинно бути нещастя», по-друге, «покладання на залізну дорогу таких предметів, від яких транспорту, що проходить, може бути у небезпеці». Хоча законодавець не конкретизував негативних наслідків, ним було визначено, що вони можуть мати «більшу або меншу небезпеку». З суб'єктивної сторони цей злочин передбачав умисну вину, але в диспозиції статі щодо умислу нічого не було визначено.

Стаття 1443 Уложення містила кваліфікований склад злочину, що передбачений у ст. 1442, але різниця була в конкретизації умислу та визначала навмисну дію «з наміром піддати небезпеці транспорт, що рухався по залізничній дорозі». Ст. 1444 передбачала дії менш небезпечні, що передбачені ст.ст. 1442, 1443. Об'єктивна сторона злочину містилася в перетинанні будь-якими способами залізничної дороги в невстановлених місцях, але негативні наслідки таких дій не були визначені [218, с. 234].

Стаття 1445 визначала спеціальний суб'єкт злочину «управляючий паровим двигуном транспорту на залізничній роботі», до обов'язків якого у випадку небезпеки для транспорту належить захист і спасіння транспорту та заборона покидати його, поки в ньому перебувати пасажири. Особливістю

ст. 1446 Уложення було визначення також спеціального суб'єкта злочину, а саме: особа, що «наглядає за залізничною дорогою». Об'єктивна сторона вчиненого злочину цією особою передбачала неповідомлення вчасно начальству про пошкодження залізниці або іншої небезпеки, що загрожує об'єкту, що охороняється законом, – безпека експлуатації залізної дороги. Передбачалося, що цей злочин може бути вчинено як умисно, так і з необережності.

Статті 1447 та 1448 Уложення передбачали кримінальну відповідальність як для загального («пасажири та сторонні»), так і для спеціального («кондуктори, оберкондуктори, що наглядають за залізницею, та провідники») суб'єктів злочини. Об'єктивна сторона ст. 1447 – «недотримання визначених правил при відправленні транспорту» для службовців дороги, наслідком якого могло стати нанесення тілесних ушкоджень та завдання смерті. Об'єктом злочину, передбаченого ст. 1448, є безпека руху та експлуатації залізничного транспорту. Об'єктивна сторона міститься в порушенні правил, виконання яких є обов'язковим на залізниці, але будь-які негативні наслідки такого діяння не були передбачені. Суб'єкт злочину – кондуктори, «наглядачі за залізничною дорогою» та пасажири.

Таким чином, Уложення про покарання кримінальні та виправні 1845 року – перший пам'ятник кримінального права, у якому містяться норми щодо відповідальності за злочини, що посягають на безпеку руху та експлуатацію залізничного транспорту, У його статтях були закладені основи нормативного регулювання в галузі кримінально-правового забезпечення безпеки залізничного транспорту та учасників цього процесу [272, с. 687].

Наступним нормативним актом кримінального законодавства, у якому визначено діяння, за які передбачалася кримінальна відповідальність у сфері залізничного транспорту є Устав. За такі діяння покарання накладається мировими суддями. Це один із чотирьох нормативних документів, що становили систему пореформеного законодавства Росії 1864 року, а саме – кодекс матеріального права, що містив норми кримінальної відповідальності за

нетяжкі злочини та адміністративні правопорушення[2].

Особливістю відповідальності за шкоду, що було завдано життю та здоров'ю на залізниці, передбаченої Статутом Російських залізничних доріг 1885 року 683 ст. 1 ч. X т., вважається, що таке регулювання запозичене з германського закону 1871 року. Відмінність постанови російського законодавства стосовно відшкодування завданих збитків спочатку було згруповано в особливому розділі Зводу Законів Цивільних (ч. 1 т. X). надалі передбачалась і кримінальна відповідальність [41, с. 892].

Значну увагу керівництво Російської Імперії приділяло стану залізничних доріг. На основі думки Державної Ради від 29 грудня 1833 року «Про заходи до виправлення дорожньої повинності» та «Основних правилах щодо обладнання та утримання доріг в державі», що були затверджені Імператором 24 березня 1833 року було утворено та підпорядковано МВС Губернські комісії, які очолювалися губернатором, повітові – предводителем дворянства. На ці комісії покладалися функції забезпечення функціонування обладнання, нагляд та утримання в належному стані губернських доріг, мостів, переправ [184].

Починаючи з 1840 року, поліцейський нагляд за будівництвом та експлуатацією залізничних доріг здійснювався жандармськими ескадронами та командами, що перебувала безпосередньо в підпорядкуванні Міністра шляхів сполучення. У 1860-х рр. жандармські ескадрони та жандармські команди реорганізовано в управління. Вони займалися «охранением внешнего порядка, благочиния» та суспільної безпеки в районі дії жандармів залізниці. Законом від 19 травня 1871 року закріплено порядок їх дій на залізниці з розслідування «злочинів» та «проступків» загального характеру.

До 1906 року жандармські управління на залізниці були відокремлені від політичної діяльності та не брали безпосередньої участі у здійсненні дізнання за державними злочинами, у політичному розшуку та нагляді. Тільки після

[2] Розмежування злочинів та адміністративних правопорушень було здійснено російським законодавством у XXVIII столітті. Імператриця Катерина II у першому Доповненні до великого Наказу Комісії Уложення 1767 року висловила думку, щодо недоцільності поєднання «великого порушення законів з простим порушенням встановленого благочинія: сих речей в одному ряду ставити не потрібно» [272, с. 520)].

1906 року у зв'язку з подальшим зростанням революційного руху та активною участю в ньому робітників залізниці, уряд залучає поліцейські управління на залізниці до боротьби з революційними виступами. Наказом від 28 липня 1906 року № 145 на співробітників поліції покладено обов'язки здійснення дізнання про «всі злочинні дії» політичного характеру, що вчиняються на полосі відчуження залізничної дороги. При здійсненні дізнання начальники жандармських управлінь на залізниці були підпорядковані начальникам місцевих жандармським управлінь. На залізниці було створено секретно-агентурний нагляд, що покладало на жандармські управління на залізниці обов'язок мати власну секретну агентуру [57].

Початок правового регулювання дорожнього руху радянської доби було покладено Декретом «Про автомобільний рух по місту Москві та її околицями (Правила)» Ради Народних Комісарів від 16 червня 1920 року. За визначенням В. І. Жульова, вищий орган виконавчої влади країни встановив правила тільки на незначний території країни, де в основному і було сконцентровано автомобільний парк того часу [78, с. 11]. Цей документ не сприяв формуванню державної політики у встановлені кримінальної відповідальності за злочини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. До того ж застосування «правил» місцевого масштабу певним чином обумовило те, що практично протягом п'ятдесяти років правила руху автомобільного транспорту приймалися місцевими органами влади. Лише з 1 січня 1968 року вступили в дію єдині для всіє країні «Правила дорожнього руху по вулицям та дорогам СРСР»[3].

[3] «Правила дорожнього руху» в СРСР основний нормативний акт, що регламентував порядок дорожнього руху та взаємовідносини його учасників. Цей документ сприяв дотриманню необхідної скорості руху, його безпеки, встановлення значення та системи сигналів, вимоги, яким повинні відповідати транспортні засоби. У світі вперше правила автомобільного руху були встановлені та запроваджені в Англії (1896 р.), потім вони запроваджувалися в інших країнах. В СРСР до 1940 р. єдиних правил дорожнього руху не було., їх розробляли та запроваджували місцеві, обласні та крайові Ради депутатів трудящих. Пізніше (з 1957 р.) на основі удосконалених типових правил були створені та застосовані типові правила союзних республік. Єдиними на всій території СРСР правилами почали користуватися з .01.01.1961 р. (з 1965 р. «Правила руху по вулицям міст, населених пунктів та дорогам Союзу РСР»), а з 01.01.1973 р. були запроваджені нові Правила дорожнього руху з врахуванням Конвенції про дорожній рух та Конвенції про дорожні знаки та

Необхідно зазначити, що ще більш тривалий час у країні було відсутнє єдине адміністративне законодавство, що встановлювало відповідальність учасників дорожнього руху. Так, прийняті в 1968–1969 роках в союзних республіках колишнього СРСР укази відрізнялися не тільки санкціями за окремі види правопорушень, але й по-своєму визначали перелік, а також склад караних вчинків. Тільки 15 травня 1983 р. Президією Верховної Ради СРСР був прийнятий указ «Про адміністративну відповідальність за порушення правил дорожнього руху», який з 1 вересня 1983 року встановлював єдину адміністративну відповідальність на всій території СРСР. Необхідно зазначити, що адміністративна практика впливала на встановлення кримінальної відповідальності у сфері дорожнього руху.

У першому Кримінальному кодексі РРФСР 1922 року злочини на різних видах транспорту розглядалися в основному у сфері економічної злочинності. У кримінальному законодавстві було проігноровано формування спеціального складу злочину, що передбачає відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту. Такі діяння у разі настання смерті або тілесних ушкоджень потерпілим від транспортних подій кваліфікувалися за відповідними статтями розділу V КК «Злочини проти життя, здоров'я, свободи та достоїнства особи». Але в КК РРФСР 1922 року існувала ст. 218, що стала основою для подальшого теоретичного усвідомлення транспортних злочинів та вдосконалення законодавства. Ст. 218 містилася в розділі VIII «Порушення правил, що охороняють народне здоров'я, суспільну безпеку та публічний порядок». У першій редакції статті законодавець об'єднав відповідальність за порушення при русі залізницями та водним шляхам сполучення. Але наступного року вона була сформульована в новій редакції: «Невиконання або порушення правил, встановлених законом або обов'язковою постановою для охорони порядку та безпеки руху по сухопутним, водним та повітряним шляхам сполучення, карається – штрафом до трьохсот карбованців або

сигнали (Відень, 1968 р.). Ці правила також змінювалися та доповнювалися (1975, 1976, 1979, 1980 рр.) [191, с. 475)].

примусовими роботами» [190]. Таким чином, вперше у статті об'єднано порушення відповідних правил, що діють на всіх без винятку, окрім трубопровідного транспорту; сухопутному (залізничному, автомобільному, гужовому та ін.), водному (морському, річковому, озерному, а також на плавальних засобах різних видів) та повітряному. Об'єднання відбулося на основі особливостей об'єкту злочинних посягань, якими є суспільні відносини у сфері охорони порядку та безпеки руху всіх перерахованих транспортних засобів. Формулювання «безпека руху» визначено у кримінальному законодавстві вперше. Ст. 218 є бланкетною як обов'язкова ознака для притягнення винних осіб до кримінальної відповідальності, визначаючи «порушення правил, встановлених законом або обов'язковою постановою». І як наслідок, у науці кримінального права тривала дискусія щодо того, можуть або не можуть при встановленні об'єктивної сторони тлумачити загальноприйняті норми поведінки. Обов'язкова постанова до якої відсилає ст. 218 КК, стосується як осіб, що здійснює рух транспортних засобів та відповідальних за їх експлуатацію (водії, машиністи, капітани, механіки та ін.) так і осіб, що користуються транспортними засобам та шляхами сполучення, а також усіх інших осіб, що допустили порушення відповідних постанов. При всіх очевидних перевагах стаття мала й певні недоліки, які не дозволили їй відіграти значну роль в укріпленні безпеки транспортного руху. Це пов'язано з тим, що в ній не згадувались наслідки, а її формальний характер та слабкість санкцій практично зводили до рівня адміністративної норми. Особливою була позиція КК РРФСР 1922 року щодо складу з адміністративною преюдицією. Без згадування про адміністративну преюдицію кримінальна відповідальність наступала за делікти, коли на винну особу накладався штраф. Для передачі матеріалів до суду та застосування кримінального законодавства необхідно було лише одне – відмова (ухилення) від сплати штрафу.

Необхідно відмітити, що прийняті за Кримінальним кодексом РРФСР 1922 року кримінальні кодекси союзних республік мали окремі відмінності у визначенні злочинних діянь на транспорті. Так, КК УСРР 1922 року, перший

кодифікований акт, що систематизував норми радянського кримінального права, був затверджений ВУЦВК 23 серпня 1922 року і введений у дію з 15 вересня1922 року, з метою встановлення єдиного кримінального законодавства і каральної політики всіх радянських республік. В основу КК УСРР 1922 року було покладено КК РСФРР, який передбачав такі кримінально-правові заборони щодо безпеки руху та експлуатації транспорту. У Главі VI Особливої частини КК «Майнові злочини» містилася ст. 197, у частині першій якої передбачалась відповідальність за умисне пошкодження майна залізничного, водного і повітряного транспорту або майна телеграфного і телефонного, що порушувало чи могло порушити правильне функціонування названих видів транспорту або телеграфного чи телефонного сполучення. Ч. 2 ст. 197 визначала відповідальність за необережне пошкодження названого майна внаслідок недотримання встановлених правил «пошкодження майна залізничного, водного та повітряного транспорту … що порушують або що можуть порушити функціонування означених видів транспорту» [177, с. 76].

У Главі VIII «Порушення правил, що охороняють народне здоров'я, громадську безпеку і громадський порядок» Особливої частини передбачалась кримінальна відповідальність за невиконання чи порушення правил, встановлених законом чи обов'язковою постановою для охорони порядку і безпеки руху залізницею і водними шляхами. Редакція КК 1923 року – за невиконання чи порушення правил, встановлених законом чи обов'язковою постановою для охорони порядку і безпеки руху сухопутними, водними, повітряними шляхами сполучень.

КК УССР 1927 року[4] [116] зробив новий крок у розвитку транспортного

[4] Кримінальний кодекс УСРР - кодифікований нормативний акт, затверджений ВУЦВК 08.06.1927 р. і введений в дію з 01.07.1927 р. У розробці кодексу брали участь представники наркоматів юстиції, внутрішніх справ, робітничо-селянської інспекції та інших відомств УСРР. При створенні остаточної редакції акту були використані частково Кримінальний кодекс УСРР 1922 р., КК РСФРР 1926 р., загальносоюзне кримінальне законодавство, зокрема постанова ЦВК СРСР «Про зміну основних засад кримінального законодавства Союзу РСР і союзних республік» від 25.11.1927 р., «Положення про злочини державні» від 25.02.1927 р., «Положення про військові злочини» від 27.07.1927 р., а також матеріали судової практики застосування кримінального законодавства. Загальна частина КК УСРР 1927 р. у порівнянні з КК УСРР 1922 р. була суттєво перероблена, зокрема уточнено поняття умисного злочину, вдосконалені критерії визначення розміру

законодавства. Його прийняття сприяло встановленню в розділі ІІ «Злочини проти порядку управління» Особливої частини кримінальної відповідальності за такі дії: підрив транспорту (ст. 547), зруйнування чи пошкодження залізничних шляхів (ст. 549), контрреволюційний саботаж (ст. 544), ненадання допомоги капітаном судна іншому судну, у разі зіткнення з ним, його екіпажу і його пасажирам, а також зустрінутим у морі людям, які знаходяться в небезпеці, якщо він міг надати таку допомогу (ст. 593); – за неповідомлення капітаном судна другому судну, що зіштовхнулося з ним на морі, назви і порту приписки свого судна, а також місця свого відправлення і призначення, незважаючи на наявність можливості повідомити такі відомості, ст. 541 встановлювала правила про недопущення зіткнення суден на морі, заходи щодо охорони морських підводних телеграфних кабелів та правил, що регулюють морське судноплавство [116].

На жаль, кримінальне законодавство не пішло шляхом подальшого розвитку відповідальності за злочини, що були вчинені в транспортній сфері, не було визначено таких понять, як «транспортна безпека», «сухопутні шляхи сполучення», що використовувались у попередньому кримінальному кодексі.

Постановою Центрального Виконавчого Комітету і Ради Народних Комісарів СРСР від 13 березня 1929 року «Про заходи щодо посилення боротьби з транспортними злочинами» ст. 530 передбачено відповідальність за зруйнування або пошкодження залізничних та інших шляхів, споруд на них, застережних знаків, рухомого складу та суден, щоб спричинити аварію поїзда або судна. Кримінальне покарання передбачало за особливо обтяжуючих

санкції за злочини неповнолітніх, встановлено інститут зняття судимості, впроваджене поняття давності виконання вироків. Деякі зміни, внесені до загальної частини КК УСРР 1927 р., були спрямовані на посилення репресивних функцій держави. В кодексі розвивався і вдосконалювався інститут аналогії кримінального закону, передбачалося вислання за рішенням суду соціально небезпечних осіб, у т. ч. тих, що не вчинили конкретного злочину тощо. Мета покарання була зведена виключно до захисту радянської держави від злочинних посягань, а термін «покарання» замінений терміном «заходи соціального захисту», який об'єднував судово-виправні, медичні та медично-педагогічні заходи. Особлива частина КК УСРР 1927 р. відрізнялася від КК УСРР 1922 р. за визначеннями окремих складів злочину, включенням статей про злочини проти порядку управління, наявністю нових норм щодо забезпечення майнових взаємовідносин державних і громад, організацій, а також окремих громадян. Особлива частина кодексу відзначалася необмеженим розширенням поняття контреволюційного злочину, посиленням суворості кримінальних санкцій [301, с. 403].

обставин розстріл з конфіскацією майна [264].

Постанова Центрального Виконавчого Комітету і Ради Народних Комісарів СРСР від 23 січня 1931 року передбачала кримінальну відповідальність за дії, що дезорганізують роботу транспорту. Зокрема, ч. 1 ст. 53а передбачала покарання «за порушення працівниками транспорту трудової дисципліни (порушення правил руху, недоброякісний ремонт рухомого складу та колії тощо), коли це порушення спричинило або могло спричинити пошкодження або знищення рухомого складу, колій та шляхових споруд чи нещасні випадки з людьми, невчасне відправлення поїздів та суден скупчення на місцях розвантажування порожняку, простій вагонів та суден, та за інші дії, що спричиняють зрив (невиконання) накреслених урядом планів перевезень або загрозу правильності та безпеці руху» [151, с. 44].

Необхідно звернути увагу на те, що у кримінальному законодавстві того часу не було ні однієї спеціальної норми, що передбачала відповідальність за порушення безпечного функціонування транспортних засобів. Водночас швидкий розвиток транспортних засобів і, відповідно, шляхів сполучення сприяв роз'ясненню Пленумом Верховного Суду СРСР від 25 травня 1932 року щодо відповідальності робітників автотранспорту за аварії з людськими жертвами за ст. 111 КК у випадках, коли порушення правил керування автотранспортом тягне за собою масові людські же5ртви, знищення цінного державного майна та інші виключні наслідки. Дії водія за аналогією можуть бути кваліфіковані за ст. 59в КК без обов'язкового посилання на аналогію.

Постанова Центрального Виконавчого Комітету і Ради Народних Комісарів СРСР від 23 січня 1931 року передбачала протиправні порушення трудової дисципліни робітниками автотранспорту та визначала необхідність кваліфікації цих порушень за ст. ч. 1 ст. 56а - «за порушення працівниками транспорту трудової дисципліни(порушення правил руху, недоброякісний ремонт рухомого складу та колій тощо), коли це порушення спричинило або могло спричинити пошкодження або знищення рухомого складу, колій та шляхових споруд чи нещасні випадки з людьми, невчасне відправлення поїздів

та суден, скупчення на місцях розвантажування порожняку, простій вагонів та суден та за ін. дії, що спричиняють зрив (невиконання) накреслених урядом планів перевезень або загрозу правильності та безпеці руху» [151, с. 45].

Постановою Пленуму Верховного Суду СРСР від 29 грудня 1936 року було прирівняно злочинні порушення трудової дисципліни та міських залізничних доріг до таких діянь на залізничному та водному транспорті, вказавши на необхідність кваліфікації цих порушень за ст. 59.

Надалі в СРСР продовжується створення нормативної бази щодо регулювання роботи транспорту. Так, у 1933 році був затверджено Статут про дисципліну робітників і службовців залізничного транспорту, а в 1936 році – Правила технічної експлуатації залізниць СРСР.

27 квітня 1932 року Центрального Виконавчого Комітету і Ради Народних Комісарів СРСР було затверджено Повітряний кодекс СРСР, який був зібранням законів з повітряного права, оформлений у вигляді єдиного законодавчого акта. Він складався вже з 9 глав та 68 статей, що визначали: загальні положення; цивільні повітряні судна; екіпажі цивільних повітряних суден; наземне обладнання для польотів; умови праці працівників ЦПФ; регулювали: польоти; міжнародні польоти; майнову відповідальність перевізника і порядок розгляду спорів; правила та обов’язкові постанови ГУ ЦПФ. Повітряний кодекс став юридичною базою щодо поточної правотворчості органів державного управління у сфері повітряного права. Розвиток інститутів повітряного права продовжено у зв’язку із затвердженням 7 серпня 1935 року. Постановою ЦИК та РНК СРСР наступного Повітряного кодексу СРСР, який складався з 10 глав, 96 статей та Додатку. Кодекс визначив систему повітряного права як галузь законодавства [103, с. 9].

Родовим об’єктом цих злочинів визнавалися відносини управління. Відповідальність за знищення або пошкодження залізничних та інших шляхів і засобів сполучень, підрив промисловості і транспорту з контрреволюційною метою вважалися контрреволюційними злочинами (р. 1.) [176, с. 8].

Подальший розвиток вітчизняного законодавства у сфері пошкодження

шляхів сполучення і транспортних засобів пов’язаний зі встановленням відповідальності за порушення постанов комісаріатів шляхів водного транспорту, шляхів шосейних, ґрунтових, правил охорони порядку та безпеки руху, недопущення незаконного використання транспорту

Кримінальне законодавство Української Соціалістичної Радянської республіки 1960 року передбачало відповідальність за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту. У першому розділі «Державні злочини» Особливої частини встановлювалася відповідальність в ст. 78 «Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів» [263, с. 305]. Родовим об’єктом цього злочину були відносини у сфері державної безпеки. Предметом злочину є транспортні засоби залізничного, а також водного транспорту та їх комунікацій, засоби сигналізації та зв’язку. КК України 1960 року передбачав, якщо суб’єкт злочину з необережності знищив або пошкодив шляхи сполучення, транспортні засоби, засоби сигналізації або зв’язку, що сприяло загибелі потерпілих або іншим тяжким наслідкам, то подібні дії не утворювали складу злочину ст. 78 КК України, а залежно від інших ознак могли бути кваліфіковані за ст. 90 («Необережне знищення або пошкодження державного або колективного майна») [263, с. 377] або ст. 217 («Порушення діючих на транспорті правил») [263, с. 898].

Якщо транспортні засоби, засоби сигналізації або зв’язку було пошкоджено шляхом розкрадання (наприклад, кабелю), то такі дії кваліфікувалися за сукупністю злочинів як пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів (ст. 78) та розкрадання державного або колективного майна – за наявності всіх ознак злочину. Умисне зруйнування або пошкодження транспортних засобів та їх комунікацій з метою послаблення держави кваліфікується за ст. 60 (ст. 60 КК України «Диверсія» [263, с. 264].

У главою X «Злочини проти суспільної безпеки, громадського порядку та народного здоров’я» передбачалась відповідальність за блокування транспортних комунікацій (ст. 273 КК України). Предметом ст. 273 КК України «Блокування транспортних комунікацій» були транспортні комунікації, тобто

шляхи сполучення й технічні системи на них, засоби зв'язку та сигналізації, а також інші транспортні комунікації, що забезпечують нормальну роботу транспорту [263, с. 904].

На думку вчених, кримінальне законодавство 2001 року більш оптимально структурувало злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту в окремому розділі Особливої частини «злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту». Ст. 277 КК України передбачено відповідальність за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів [176, с. 8].

Кримінально-правове регулювання злочинного пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів здійснюється на основі вчення про склад злочину, яке включає в себе сукупність об'єктивних та 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 [13].

Предметом злочину є матеріальні предмети, які безпосередньо використовує особа, що вчиняє кримінальне правопорушення при посяганні на відповідний об'єкт. Визначення предмету кримінального правопорушення важливо для його кваліфікації, особливо коли він є обов'язковою ознакою відповідного складу кримінального правопорушення.

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 згідно зі ст. 21 Закону України «Про транспорт» єдину транспортну систему України становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний та авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт;

трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування. Цим же законом передбачено і складові залізничного транспорту: «залізничні шляхи сполучення» (ст. 22.); морського транспорту: «морські шляхи сполучення» (ст. 24); міського електротранспорту: «трамвайні і тролейбусні лінії» (ст. 34), але при визначені складу річкового (ст. 27), автомобільного (ст. 30) та авіаційного (ст. 32) – шляхів сполучення не визначено [210].

Повітряні шляхи сполучення включають в себе п. 77 ст. 1 Повітряного кодексу України «повітряні лінії» (маршрут польотів між погодженими пунктами для здійснення повітряних перевезень). Повітряний рух це – політ повітряних суден або їх рух у зоні маневрування аеродрому (п. 80 ст. 1 Повітряного кодексу України); п. 81 ст. 1 визначає повітряний простір України як «частину повітряної сфери, розташованої над суходолом і водною територією України, у тому числі над її територіальними водами (територіальним морем), і обмеженої вертикальною поверхнею, що проходить по лінії державного кордону України [183].

Шляхами сполучення визначаються на залізничному транспорті – комплекс споруд і пристроїв, що утворюють дорогу з направляючою рейковою колією для руху рухомого складу; на водному транспорті – шляхи проходження судна з одного географічного пункту (порту) в інший через відкриті ділянки океану або моря, природні або штучні вузькості (протоки, канали), а також внутрішні водні шляхи (судноплавні ріки, озера, канали); на повітряному транспорті – повітряні траси й місцеві повітряні лінії, що представляють собою затверджений маршрут польотів повітряних суден; на автомобільному й міському електротранспорті – комплекс споруд і пристроїв, що утворюють дорогу з твердим покриттям або з направляючою рейковою колією (автомагістралі, трамвайні шляхи та ін.).

Наприклад, автомобільна дорога – лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів [193].

2. Споруди на шляхах сполучення. При визначенні предмету злочину

законодавець застосовує поняття «споруда». Аналіз кримінального законодавства дає підстави відзначити, що використовуються етимологічно близькі поняття «будівля», «споруда», «приміщення». Наприклад, ст. 312 КК України – «приміщення і споруди», ст. 236 КК України – «підприємства, споруди, пересувні засоби та інші об'єкти», ст. 288 КК України – про автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди, інші дорожні споруди.

Етимологічний зміст терміна «споруда» - походить від «будувати, зводити що-небудь (переважно велике, складне)» [164, с. 350]. І тому під поняттям «споруда» у контексті ст. 277 КК України розуміється «будова на шляхах сполучень, що технологічно пов'язана з їх функціонуванням» [176, с. 49]. До споруд на шляхах сполучень «необхідно відносити пасажирські та вантажні платформи, мости, віадуки, шляхопроводи, тунелі, естакади, гідровузли, шлюзи, причали тощо» [159, с. 582].

У комплексі споруди з пристроями, які утворюють дорогу з направляючою рейковою колією для руху рухомого складу, становлять шляхи сполучення. Наприклад, відповідно до Повітряного кодексу України п. 17 ст. 1 «аеропорт – це комплекс споруд, призначених для приймання, відправлення повітряних суден та обслуговування повітряних перевезень, що має для цих цілей аеродром, інші наземні споруди та необхідне обладнання (п. 11 ст. 1); аеродром – поверхня земної або водної ділянки, на якій розміщено будівлі, споруди та обладнання, що призначена повністю або частково для вильоту, прибуття по цій поверхні повітряних суден (п. 12 ст. 1) [183]. Згідно зі ст. 1 до Водного кодексу України до споруд належить «водозабір – споруда або пристрій для забору води з водного об'єкта» [40].

Законодавець виділяє декілька видів споруд ст. 16 «Про автомобільні дороги»: штучні споруди (мости і шляхопроводи), архітектурні споруди [193].

Закон України «Про автомобільний транспорт» визначає, що «автостанція – споруда або комплекс будівель, споруд, стоянок та під'їздів для прийняття, відправлення, управління рухом автобусів та обслуговування пасажирів» або «автопавільйон – споруда на зупинці для короткочасного перебування

пасажирів» [192].

3. Рухомий склад, судна. До рухомого складу залізничного транспорту належить «рухомий склад залізничного транспорту» (ст. 22), морського транспорту «підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, судна» (ст. 24); до річкового транспорту «підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, порти і пристані, судна» (ст. 27); до авіаційного транспорту «підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби» (ст. 32); до міського електротранспорту та його складу входять «підприємства міського електротранспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, рухомий склад, фунікулери, канатні дороги, ескалатори (ст. 34) [210].

До залізничного рухомого складу належить «вагони всіх видів, локомотиви, моторейковий транспорт і контейнери [195].

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 та легковий автомобіль, причіп, напівпричіп), який використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій; великоваговий транспортний засіб (транспортний засіб із 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 із 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 [210].

За своїм призначенням транспортні засоби поділяються: 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) та 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, радіологічна майстерня, автомобіль для пересувних телевізійних і звукових станцій тощо) [192].

Відповідно до рухомого складу авіаційного транспорту належить п. 54 літальний апарат (пристрій для польотів в атмосфері чи космічному просторі); п. 79 повітряне судно (апарат, що підтримується в атмосфері в результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні); п. 103 цивільне повітряне судно (повітряне судно, що не належить до державних повітряних суден) [183].

До рухомого складу міського електротранспорту належать трамвайні вагони, тролейбуси, вагони метрополітену [200].

Стаття 15. Торговельне судно означає «самохідну чи несамохідну плавучу споруду, що використовується: 1) для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, для рибного чи іншого морського промислу, розвідки і добування корисних копалин, рятування людей і суден, що зазнають лиха на морі, буксирування інших суден та плавучих об'єктів, здійснення гідротехнічних робіт чи піднімання майна, що затонуло в морі; 2) для несення спеціальної державної служби (охорона промислів, санітарна і карантинна служби, захист моря від забруднення тощо); 3) для наукових, навчальних і культурних цілей; 4) для спорту; 5) для інших цілей». Риболовне судно – «це будь-яке торговельне судно, що використовується для рибного або іншого морського промислу» [102].

4. Засоби зв’язку чи сигналізації. Наприклад, п. 44 ст. 1 Повітряного кодексу України визначає, що «засоби зв’язку, навігації та спостереження (радіотехнічного забезпечення) – радіоелектронні і технічні засоби (засоби електрозв’язку, радіонавігації та радіолокації, автоматизовані системи та їх робочі місця, апаратура відображення, антенно-фідерні пристрої, лінії управління електрозв’язком, автономні джерела електроживлення, електроустановки та електрообладнання), призначені для забезпечення польотів повітряних суден, виконання функцій з обслуговування повітряного руху та забезпечення виробничої діяльності підприємств цивільної авіації [183]. Законом України «Про автомобільні дороги» визначено «технічні засоби» як спеціальні технічні засоби, призначені для організації та регулювання дорожнього руху (дорожні знаки, інформаційні табло, дорожня розмітка, сигнальні стовпчики, транспортні та пішохідні огородження різних типів, світлофорне обладнання тощо) [193].

Об’єктивну сторону кримінального правопорушення утворюють активні дії в одній із форм:

а) руйнування (розуміється повне або часткове знищення і непридатність до подальшого цільового використання (вибух на залізниці, спалення рухомого складу, руйнування залізничних мостів, знищення злітних смуг, затоплення

судна тощо);

б) пошкодження предметів кримінального правопорушення (приведення їх в такий стан, коли вони частково або тимчасово втрачають здатність до використання за призначенням (розгвинчування рейок, обрив телефонних або телеграфних проводів, приведення у непридатний стан вагонів тощо);

в) інші дії, спрямовані на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан (обезструмлення вузлів зв'язку чи сигналізації, створення електромагнітних перешкод для радіозв'язку, повалення дерев на рейки тощо).

Склад досліджуваного кримінального правопорушення матеріальний. Відповідно до частини 1 ст. 277 КК України «Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів» необхідною ознакою такого правопорушення є настання одного з альтернативних наслідків:

а) настання аварії (аварія на транспорті з огляду на зміст диспозиції ч.1 ст. 277 КК України– це небезпечна подія, що створює загрозу для життя людей і призводить до руйнування транспортних засобів, будівель, споруд, обладнання і порушення руху транспорту, завдає шкоди довкіллю або (та) спричиняє легкі тілесні ушкодження потерпілим); б) можливість настання аварії; в) порушення нормальної роботи транспорту; г) небезпека для життя людей чи настання інших тяжких наслідків.

Правильне встановлення суб'єктивної сторони має важливе значення і для визначення об'єктивної сторони кримінального правопорушення. Це обумовлено, в першу чергу, тим, що протиправна дія або бездіяльність визначається лише тоді, коли перебуває під контролем його волі та свідомості. До об'єктивної сторони включаються лише ті шкідливі наслідки, які винний передбачав або в окремих випадках міг передбачити, інакше кажучи, ті наслідки, які охоплювалися умислом або необережністю винного.

Пунктом 1 ст. 1 Повітряного кодексу України встановлено, що «аварія – авіаційна подія без людських жертв, що призвела до серйозного пошкодження чи руйнування повітряного судна, тілесних ушкоджень пасажирів, членів

екіпажу чи третіх осіб» [183].

Специфічна особливість суб'єктивної сторони складу кримінального правопорушення міститься в тому, що вона не тільки передує його вчиненню, формуючись у формі мотиву, умислу, плану протиправної поведінки, але і «супроводжує» від початку до самого кінця протиправної дії, являючи собою своєрідний самоконтроль за діями, що вчинялися. У зв'язку з цим у широкому розумінні суб'єктивна сторона – це суб'єктивне ставлення до вчиненого, розуміється як «прояв негативної установки особи, обумовленої соціальним середовищем, а також виробленими в особи ціннісними орієнтаціями та окремими антисоціальними мотивами поведінки» [215, с. 10]. Такий аспект суб'єктивної сторони кримінального правопорушення є підставою для розроблення загальних та спеціальних запобіжних заходів з недопущення дії суб'єктивних чинників.

Суб'єктом досліджуваного кримінального правопорушення є особа, яка досягла до вчинення злочину 14-річного віку.

Суб'єктивна сторона характеризується прямим або непрямим умислом щодо руйнування або пошкодження шляхів сполучення, споруд на них, рухомого складу, засобів зв'язку та сигналізації, стосовно ж аварії потягу, судна або порушення нормальної роботи транспорту чи можливості їх настання або до наслідків, указаних у ч. 2 і ч. 3 ст. 277 – умислом або необережністю. У разі необережного ставлення до наслідків, що настали, вчинене охоплюється відповідними частинами ст. 277. При умисному спричиненні тяжких тілесних ушкоджень чи загибелі людей вчинене утворює сукупність злочинів, передбачених ч. 2 або ч. 3 ст. 277 та, відповідно, ст. 121 або ст. 115. Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів з умислом на спричинення інших наслідків (легкі чи середньої тяжкості тілесні пошкодження, велика матеріальна шкода) охоплюється ч. 1 чи ч. 2 ст. 277 КК України.

Генезис національного законодавства щодо захисту шляхів сполучення та транспортних засобів характеризується певними періодами, які сприяли

розвитку та вдосконаленню правових норм. Починаючи з 1845 року, коли відбувається активний розвиток транспорту, формуються кримінально-правові норми щодо безпеки функціонування шляхів сполучення та транспортних засобів. І на цій основі відбувається постійне вдосконалення кримінально-правових норм, що передбачають відповідальність за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів.

1.3. Зарубіжний досвід встановлення кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів

Використання міжнародного досвіду дає можливість визначити найбільш ефективні способи кримінально-правового впливу при визначенні системи заходів запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів. Закордонний досвід, безумовно, є важливим і потребує врахування під час дослідження конкретних складів кримінальних правопорушень, передбачених вітчизняним кримінальним законодавством. Позитивний зарубіжний досвід у сфері конструювання складу кримінального правопорушення, пов'язаного з приведенням у непридатність транспортних засобів та шляхів сполучення, має не тільки наукову, але й практичну значимість. Звернення до досвіду законодавчої регламентації відповідальності за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів у різних країнах світу демонструє, що спектр можливих прийомів та способів формулювання конкретних складів транспортних злочинів достатньо широкий. І саме тут необхідно виділити консерватизм і традиціоналізм в оцінці законодавця багатьох країн світу специфіки пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів як криміноутворюючого фактору. Звідси всі транспортні кримінальні правопорушення поділяються на діяння, що порушують відповідні правила на повітряному, водному, залізничному транспорті та діяння, що посягають на безпеку функціонування автомобілів та інших механічних засобів. На думку А.І. Коробеєва, подібній спосіб криміналізації транспортних злочинів хоча і є переважаючим, але не може бути єдиним можливим та домінуючим [108, с. 38].

На нашу думку, необхідно звернути увагу на законодавство країн СНД, оскільки спільна історія та формування кримінально-правових інститутів дають можливість виявити як загальні тенденції, так і зміни, що відбулися в законодавстві. Історично склад кримінального правопорушення «пошкодження шляхів сполучення» належав до категорії «інших державних злочинів», і в

статтях Особливої частини кримінальних кодексів радянських республік був сформульований однаково. Тому, звичайно, викликає інтерес сучасний стан законодавства щодо складу досліджуваного злочину. Поряд із цим при здійсненні аналізу зарубіжного законодавства у сфері забезпечення безпеки руху необхідно вибірково дослідити кримінальну відповідальність за діяння, наслідком яких є пошкодження шляхів сполучення та безпеки транспорту.

Кримінальне законодавство Російської Федерації (далі – РФ) у ст. 267 у Главі 27 «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» розділу IX «Злочини проти громадської безпеки та громадського порядку» передбачає відповідальність за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів [262]. Родовим об'єктом злочину, передбаченого ст. 267 КК РФ, при спричиненні шкоди шляхам сполучення або транспортним засобам є громадська безпека, а видовим – є безпека руху та експлуатації транспорту як сукупність суспільних відносин, що забезпечують функціонування транспорту в режимі безаварійної експлуатації й рівень захищеності інтересів особи, а також суспільства і держави. Водночас зміст ч. 1 ст. 267 КК РФ передбачає, що пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів, завжди посягає і на такий безпосередній додатковий об'єкт, як здоров'я людини (у випадках завдання тяжкої шкоди здоров'ю людини) або власності (у випадках завдання великої шкоди). Необхідно відмітити, що предметом досліджуваного злочину є лише ті транспортні засоби, шляхи сполучення, засоби зв'язку та інше транспортне обладнання, що є придатними та використовуються у процесі руху (його забезпечення), або виконують реальну функцію з забезпечення безпеки руху. Транспортні споруди тільки тоді є предметом злочину, коли вони перебувають у процесі експлуатації під час злочинного посягання на них. В іншому випадку при завданні шкоди шляхам сполучення та транспортним засобам, що втратили значення за строком давнини або виведених з експлуатації транспортних засобів, не утворює посягання на основний об'єкт злочину – безпеку руху та експлуатацію транспорту.

Таким чином, родовим об'єктом досліджуваного злочину, а саме –

пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, є суспільна безпека, а видовим – безпека руху та експлуатації транспорту як сукупність суспільних відносин, що забезпечують безаварійне функціонування та безпечну експлуатацію транспорту й такий рівень захищеності інтересів особи, суспільства та держави, що притаманний суспільству з високотехнологічним рівнем розвитку. Безпосередній об'єкт злочину, що передбачений ст. 267 Кримінального кодексу РФ, становлять суспільні відносини, що забезпечують безпеку руху та експлуатації транспортних засобів на індивідуально відокремленому рівні, безпеку експлуатації конкретних шляхів сполучення, дільниць транспортної магістралі [107, с. 80]. При вчиненні досліджуваного злочину піддаються негативному впливу два безпосередніх об'єкта злочину. Безпосереднім обов'язковим об'єктом при цьому (альтернативно) є життя, здоров'я людини або відносини власності.

Предмет злочину не є необхідним елементом злочинного посягання при приведенні в непридатність транспортних засобів та шляхів сполучення, оскільки останні не є матеріалізованим елементом і з точки зору теорії кримінального права є лише умовним визначенням елемента організації руху повітряного та водного транспорту.

Суб'єктивна сторона злочину, що передбачена ст. 267 Кримінального кодексу РФ має дві форми вини, при цьому він є умисним. Суб'єкт злочину – фізично осудна особа, що до моменту вчинення злочину досягла 14-річного віку.

У зв'язку з процесами інтеграції Російської Федерації з Республікою Білорусь відбувається уніфікація законодавства у сфері боротьби зі злочинністю. Кримінальний кодекс Республіки Білорусь у розділі X «Злочини проти громадської безпеки та здоров'я населення» Особливої частини, до якого входить глава 28 «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту», міститься ст. 309 «Умисне приведення в непридатність транспортного засобу або шляхів сполучення» та ст. 310 «Умисне блокування транспортних комунікацій». Диспозиція ст. 309 Кримінального кодексу Республіки Білорусь

(далі – РБ) відображає конструкцію делікту створення небезпеки і передбачає кримінальну відповідальність за умисне зруйнування, пошкодження або приведення іншим способом у непридатний для експлуатації стан засобів залізничного, водного, повітряного, автомобільного, магістрального трубопровідного транспорту, шляхів сполучення, споруд на них, засобів сигналізації та зв'язку або іншого транспортного устаткування, якщо ці дії завідомо для винного могли спричинити смерть людини, аварію або інші тяжкі наслідки. Цей злочин відповідно до ч. 4 ст. 12 КК РБ належить до категорії тяжких злочинів, оскільки є умисним, і максимальне покарання за ч. 3 ст. 309 передбачає від трьох до десяти років позбавлення волі. Можливі негативні наслідки, що можуть настати в результаті протиправних дій, – смерть людини, аварія – достатньо конкретні, і тому встановити цю ознаку при застосуванні норми значно простіше, ніж можливість настання «інших тяжких наслідків». Ця ознака складу злочину, передбачена в диспозиції ч. 1 ст. 309 КК РБ, є оціночною та потребує його конкретизації шляхом тлумачення [257].

Частиною 2 ст. 309 КК РБ передбачено відповідальність за вчинення тих же дій, які передбачені ч. 11, якщо вони мають своїм наслідком необережне спричинення тяжкого або менш тяжкого тілесного ушкодження або шкоди в особливо великих розмірах. При цьому поняття великого розміру в КК не визначено, але визначено конкретну суму і вона постійно корегується Верховним Судом Республіки Білорусь з метою одностайності тлумачення закону. Відповідно ч. 3 ст. 309 КК РБ відповідальність посилюється, якщо дії, передбачені ч. 1, 1, тягнуть смерть людини з необережності.

Кримінальний кодекс Республіки Казахстан (далі – РК) 1997 року в розділі 12 «Транспортні злочини» ст. 299 передбачає відповідальність за «умисне приведення в непридатність», яка встановлює покарання за «зруйнування, пошкодження або завдання тим чи іншим способом та приведений в непридатний для експлуатації стан транспортного засобу, шляхів сполучення, засобів сигналізації». Блокування транспортних комунікацій входить до диспозиції ст. 299 КК РК як один із можливих видів діянь поряд з

пошкодженням та зруйнуванням. Кваліфікований склад (ч. 2 ст. 299 КК РК) передбачає наслідком злочинного діяння смерть людини, а особливо кваліфікований (ч. 3 ст. 299) – завдання смерті з необережності двом і більше особам. Покарання за ч. 3 цієї статті визначено у виді позбавлення волі на строк від шести до десяти років, і відповідно з ч. 3 ст. 10 КК РК умисне приведення в непридатність транспортних засобів або шляхів сполучення. Цей злочин належить до категорії злочинів середньої тяжкості [258].

Законодавство Республіки Узбекистан (далі – РУ) передбачає в Розділі XVIII «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» ст. 263 «Приведення в непридатність залізничного, морського, річного, повітряного транспортного засобу або шляхів сполучення» відповідальність за умисне зруйнування, пошкодження або приведення іншим способом до непридатності залізничного, морського, річного, повітряного транспортного засобу або шляхів сполучення. Відповідно до цієї статті умисне зруйнування, пошкодження або застосування іншого способу для приведення в непридатний для експлуатації стан залізничного, морського, річкового, повітряного транспортного засобу, шляхів сполучення, споруд на них, засобів сигналізації або іншого транспортного обладнання, якщо наслідком таких дій є нанесення тілесних ушкоджень середньої тяжкості або тяжкого тілесного ушкодження. Кваліфікований склад (ч. 2 ст. 263 КК РУ) є тоді, коли шкідливим наслідком є смерть людини – передбачено покарання у виді позбавлення волі від п’яти до десяти років, а особливо кваліфікований склад – якщо є людські жертви, катастрофа, також інші тяжкі наслідки. Максимальне покарання передбачено у виді позбавлення волі на строк від десяти до п’ятнадцяти років, що відповідно до ст. 15 КК РУ є особливо тяжким злочином [261].

Кримінальне законодавство Литовської Республіки (далі – ЛР) передбачає у розділі XXXIX «Злочини та кримінальні проступки проти безпеки транспортного руху» такі склади злочинів: неналежний нагляд або неякісний ремонт транспортних засобів або шляхів сполучення і обладнання, що в них знаходиться (ст. 278 «Недоброякісний догляд за залізничними, водними або

повітряними транспортними засобами або дорогами, дорожніми спорудами та обладнанням та їх ремонт»); приведення до непридатності транспортних засобів або шляхів сполучення, а також обладнання, що в них знаходиться (ст. 280 «Пошкодження транспортних засобів або доріг, або дорожніх споруд та обладнання»).

Стаття 278 Кримінального кодексу ЛР передбачає відповідальність тих осіб, хто неумисно, але недоброякісно доглядав за транспортними засобами або дорогами, дорожніми засобами сигналізації або зв'язку, і карається позбавленням права виконувати певний вид робіт або займатися певною діяльністю або арештом, або позбавленням волі на строк до п'яти років.

А ст. 280 Кримінального законодавства ЛР передбачає кримінальну відповідальність за дії тієї особи, що розібрала або пошкодила транспортний засіб або дорогу, газопровід, нафтопровід, лінію електропередач або зв'язку, дорожню споруду, засоби зв'язку або сигналізації, якщо ці діяння створили загрозу тяжких наслідків. Покарання передбачає позбавлення волі до десяти років [256].

Особливістю законодавства Естонської Республіки (далі – ЕР) є те, що ст. 84 КК ЕР у Розділі «Злочини проти держави» передбачено відповідальність за «порушення або пошкодження залізниці та інших доріг, засобів зв'язку та сигналізації та сигналізації або енергетичного обладнання, що може сприяти аварії поїзда, аварії корабля, порушенню нормальної роботи транспорту або зв'язку, або перебоям у системі виробництва, або розподілу енергії». Суб'єктом злочину може бути тільки фізична правоздатна особа, що досягла на момент вчинення злочину п'ятнадцятирічного віку [268].

Кримінальна відповідальність за досліджувані злочини в Киргизькій Республіці (далі – КР) передбачена в розділі 27 «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» ст. 283 КК КР «Приведення до непридатності транспортних засобів або шляхів сполучення. У диспозиції статті передбачено відповідальність за неумисне «зруйнування, пошкодження або приведення іншим способом у непридатний для експлуатації стан транспортного засобу,

шляхів сполучення, засобів сигналізації або зв'язку, або іншого транспортного обладнання», а також «блокування транспортних комунікацій». Характерно, що блокування транспортних комунікацій не відображено як самостійний спосіб порушення нормальної роботи транспорту.

Кваліфікований склад злочину передбачено ч. 2 ст. 283 КК КР, якщо негативними наслідками дії є настання смерті людини, а особливо кваліфікований склад (ч. 3 ст. 283 КК КР) – якщо наслідком таких дій є смерть двох або більше осіб.

Мінімальне покарання за ст. 283 КК КР – штраф у розмірі від п'ятдесяти до ста розрахункових показників або виправні роботи на строк від одного до двох років, або позбавлення волі на строк до трьох років, максимальне – позбавлення волі на строк від п'яти до десяти років [253].

Оцінка законодавцями різних країн діянь, що визнаються як транспортні злочини різноманітна, різні й засоби, що використовуються при регулюванні транспортної сфери. У більшості країн світу переважають тенденції систематизувати транспортні злочини за ознакою родового об'єкта. Ним виступають відносини у сфері безпеки функціонування (руху, експлуатації) транспорту та шляхів сполучення. Навіть у назві розділів використовується поняття «злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту».

Спеціальні розділи або глави, у яких містяться норми, що передбачають кримінальну відповідальність за транспортні злочини, існують у кримінальних кодексах Швейцарії, Іспанії, Голландії, Болгарії, Польщі, Японії. У кримінальному законодавстві низки країн (Данії, Німеччини, Китаю) норми, що передбачають відповідальність за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів зосереджені в інших розділах кримінального кодексу (в основному в главах або розділах – злочини проти громадської безпеки).

Також необхідно зазначити, що в деяких країнах (Ізраїль) у розділі, що передбачає відповідальність за посягання на транспортні засоби – передбачено кримінальну відповідальність тільки за посягання на крадіжку, підробку документів транспортного засобу, торгівля краденими транспортними засобами

та ін. (Глава хей 1 «Злочини щодо транспортного засобу» ст. 413) [83, с. 222-225], але у Главі бет ст. 157 «Безчинство, що закінчилося завданням шкоди» передбачено кримінальну відповідальність за дії осіб, що незаконно завдали шкоду споруді, кораблю, залізничній лінії, машинам, будівлям, телеграфному або електричному проводу, трубопроводам або водогонам – кожна з таких осіб карається позбавленням волі строком на сім років, а якщо вони зруйнували або знищили, або почали руйнувати, або знищувати один з названих предметів, то такі особи караються позбавленням волі строком на десять років [83, с. 113].

У деяких країнах передбачено криміналізацію управлінням транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного або токсичного сп'яніння (КК ФНР, Польща, Болгарія, Іспанія). Особливістю застосування цих норм є те, що кримінальна відповідальність настає вже тільки за один факт управління раніше транспортним засобом особою, що перебувала у стані сп'яніння, опосередковано до настання негативних наслідків.

Особливостями кримінальної відповідальності країн Європейського Союзу є те, що відповідальність передбачено не тільки в кримінальних кодексах, але й в інших нормативно-правових документах. Так, кримінальне законодавство Швеції передбачає відповідальність за цілу низку транспортних злочинів у «Законі про дорожньо-транспортні злочини». Кримінальне законодавство цієї країни у ст. 3 розділу 13 «Про злочини, що представляють суспільну небезпеку» містить склад злочину «зруйнування, що представляє суспільну небезпеку». Відповідно до зазначеної статті кримінальній відповідальності піддається особа, що «організовує вибух у повітря, аварію поїзда або іншу подібну небезпеку, чим ставить під загрозу життя і здоров'я інших осіб або створює небезпеку завдання значної шкоди майну іншої особи». Із диспозиції цієї статті можна дійти висновку, що при конструюванні такого складу злочину законодавець визначає, що суспільна небезпека діяння обумовлюється можливістю настання вказаних у законі шкідливих наслідків у результаті аварії поїзда (або іншою небезпекою) за умови реальної загрози настання інших, пов'язаних із завданням шкоди життю, здоров'ю або майну,

наслідків. Покарання за цей злочин – позбавлення волі на строк від одного року до трьох, коли «злочин є менш тяжким», якщо настання шкідливих наслідків, визначених ч. 1 ст. 3, менш реальне [255].

Кваліфікований склад злочину включає реальне настання тяжких наслідків. Відповідно до цього тюремне покарання передбачено на строк не менше шести років або довічно. У ст. 4 розділу 13 Кримінального кодексу Швеції аналогічні діяння, що вчинені щодо «майна особливої важності для захисту Королівства», до якого в низці випадків відносять шляхи сполучення, має назву диверсії, а ст. 5 розділу 13 передбачає покарання у виді позбавлення волі від двох років до довічного ув'язнення.

Крім того, ст. 12 розділу 13 «Про злочини, що представляють суспільну небезпеку» кримінального законодавства Швеції[5] передбачено відповідальність за «посягання, приготування або змову на вчинення зруйнування, що є суспільно небезпечним, диверсію, тяжку диверсію, а також неповідомлення про такий злочин». Відповідно до цього шведське законодавство значну увагу приділяє забезпеченню безпеки використання шляхів сполучення [255].

Основними джерелами кримінального законодавства Швейцарії є Кримінальний кодекс Швейцарії 1937 року, окремі нормативно-правові акти, а саме: Військово-кримінальний кодекс 1927 року, кантональне кримінальне законодавство. У Кримінальному кодексі Швейцарії 1937 року дев'ятий розділ присвячено відповідальності за посягання на роботу громадського транспорту «Злочини та правопорушення проти громадського транспорту». У ч. 1 ст. 238 цього розділу «Порушення руху дорожнього транспорту» передбачено кримінальну відповідальність за «умисне перешкоджання роботі залізничного транспорту, порушення його діяльності або створення погрози цьому». Зміст указаного положення свідчить про те, що винна особа свідомо наражає на небезпеку життя та здоров'я людей або чужу власність, або створює небезпеку настання таких шкідливих наслідків – зіткнення поїздів, сходження зі шляхів

[5] Кримінальне законодавство Швеції 1962 року було змінено 1 травня 1999 року у відповідності з положеннями Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства.

поїзду. Таким чином, диспозиція норми включає делікт створення небезпеки – злочин вважаться закінченим у той момент, коли виникла реальна загроза небезпеки. Покарання за ч. 1 ст. 238 Кримінального кодексу Швейцарії передбачено у виді каторжної тюрми або тюремного ув'язнення.

Частиною 2 ст. 238 передбачено відповідальність за аналогічне діяння, що вчиняється з необережності, і за це діяння передбачено покарання у виді тюремного ув'язнення або штрафу. Покарання за пошкодження шляхів сполучення встановлено ст. 144 «Пошкодження речей» і трактується як злочинне діяння проти майна. Максимальне покарання – каторжна тюрма на строк до п'яти років [267].

Кримінальне законодавство Італії складається із трьох книг, друга і третя є Особливою частиною італійського кримінального права. У Книзі другій, у розділі 1 «Злочини проти держави» і в розділі 1 «Про злочини проти зовнішньої безпеки держави» міститься ст. 253 «Саботаж або зруйнування об'єктів військового призначення». Відповідно до неї передбачено кримінальну відповідальність за зруйнування або приведення в непридатність транспортних засобів або шляхів сполучення: «кожний, хто руйнує або призводить до повної або часткової непридатності, навіть тимчасово, морські судна, повітряні судна, автотранспортні засоби, дороги, споруди, склади або інші об'єкти військового призначення, караються позбавленням волі на строк не менше восьми років». Під «об'єктами військового призначення» розуміються головні залізничні шляхи. Частина 2 ст. 253 Кримінального кодексу Італії містить кваліфікований склад. При цьому, якщо відповідно до ч. 1 можлива як умисна, так і необережна форма вини, то ч. 2 передбачено тільки її умисну форму. Це включає усвідомлення суб'єктом злочину, що він вчиняє діяння в інтересах держави, що перебуває у стані війни з Італією. Цей злочин належить до категорії тяжких [252].

Кримінальний кодекс Федеративної республіки Німеччина 1871 року в

редакції 1998 року[6] у § 305 «Зруйнування споруд», що міститься в розділі 27 «Пошкодження майна» і в § 315 «Небезпечне посягання на діяльність залізничного, морського або повітряного транспорту», що передбачений розділом 28 «Загально небезпечні злочинні діяння».

Параграфом 305 передбачено відповідальність тієї особи, «хто протиправно повністю або частково руйнує будівлю, корабель, міст, дамбу, залізничну дорогу або іншу споруду, що є чужою власністю» (1). Покарання – позбавлення волі на строк до п'яти років або грошовий штраф. Відповідно до абзацу другого параграфу посягання за це діяння каране (2). Зі складу зазначеної статті об'єктом кримінально-правової охорони досліджуваної норми є чужа власність, що включає в себе у виді предмета злочину залізничні об'єкти. Саме цим передбачено захист власності, а не інше завдання – захист безпеки руху залізничного транспорту. Водночас, об'єкт поставлено під охорону нормою § 315, об'єктивну сторону злочину викладено в його першому абзаці таким чином: «(1) Хто завдає шкоду безпеці рельсових шляхів, підвісного, залізничного, морського або повітряного транспорту тим, що він: 1) руйнує, пошкоджує або усуває обладнання або засоби перевезення; 2) стає на перешкоді; 3) подає фальшиві позначення або сигнали; 4) вчиняє подібне небезпечне посягання, чим загрожує життю або здоров'ю іншої людини або піддає небезпеці чужу річ, що має значну цінність, карається позбавленням волі на строк від шести місяців до десяти років. (2) Посягання каране».

Отже конструкція складу злочину – поставлення в небезпеку. Із

[6] Джерелами кримінального права Німеччини є Конституція ФРН, Кримінальний кодекс ФРН 1871 року, спеціальні федеративні кримінальні закони, кримінальне законодавство земель, іноземне кримінальне законодавство. Особливість кримінального законодавства Німеччини є те, що воно не повністю кодифіковано. Поряд з Кримінальним кодексом існують і багато чисельні не кодифіковані кримінально-правові норми, що міститься у різних законах, тому сьогодні розрізняють саме Кримінальний кодекс (федеральний кодифікований акт) і більш широке поняття – «кримінальне право», що включає в себе положення (приписи) окремих законів, які складають додаткове кримінальне право. У роботі було досліджено положення федеративного кодифікованого акту, оскільки ні зміст роботи, тим більш ні обсяг не дає можливості дослідити положення додаткового законодавства. Кримінальне законодавство Німеччини злочинні діяння поділяє на злочини та проступки. Злочини – діяння, що караються одним роком позбавлення волі, проступки – діяння, що караються позбавленням волі на менший строк або штрафом (§ 12 КК ФРН). Цей поділ впливає на правила щодо караності посягання: посягання на злочин є караним завжди, на проступок – тільки у випадках, передбачених Особливою частиною КК (§ 23), крім того, за проступки часто у якості альтернативного основного покарання призначається штраф.

суб'єктивної сторони діяння вчиняється за наявності умислу. Покарання за вчинення досліджуваного злочину – позбавлення волі на строк від шести місяців до десяти років. Абзац другий § 315 передбачає, що посягання на цей злочин є караним. За наступним третім абзацом караними є дії особи, якщо: 1) особа діяла свідомо; 2) дії особи створювали небезпеку нещасного випадку, або 3) полегшували вчинення іншого злочину або його приховування.

Шкідливими наслідками діяння є завдання тяжкої шкоди здоров'ю іншої людини або шкоди здоров'ю значної кількості людей. Існує комбінований склад злочину: у певній частині – формальний склад, а поряд із цим матеріальний, де наслідками не виступає смерть людей, а тільки завдання шкоди життю і здоров'ю. Передбачено покарання – позбавлення волі на строк не менше одного року.

Абзацом п'ятим § 315 передбачено відповідальність за дії, зазначені в абзаці першому, якщо ці дії «з необережності створюють небезпеку». Так, на відміну від основного складу, що є формальним з умисною формою вини необережне вчинення дій, які створюють небезпеку, також є караними. Покарання передбачено у виді позбавлення волі на строк до п'яти років або грошового штрафу.

Абзац шостий § 315 встановлює відповідальність того, «хто у випадках, передбачених абзацом першим, діє недбайливо та створює небезпеку». Покарання за цей злочин – позбавлення волі на строк до двох років або грошовий штраф. «(3) Хто у випадках передбачених абзацом другим, діє недбайливо та по недбалості створює небезпеку, карається позбавленням волі на строк до двох років або грошовим штрафом» [256]. Необхідно визнати, що досліджуваний злочин має неординарний склад, оскільки традиційно злочини вчинені з необережності, включають не створення небезпеки, а саме її фактичне настання. Саме цим складом законодавець визначив підвищену суспільну небезпеку посягання, що порушує не тільки діяльність залізничного, морського або повітряного транспорту, але і створює небезпеку для життя людей. При цьому необхідно зазначити, що німецький законодавець використовує

оригінальну конструкцію диспозиції цієї кримінально-правової норми. Замість посилання на наслідки, законодавець вказує лише на можливість небезпеки (Ge-faehrdung), під якою розуміється лише гіпотетична можливість посягання на злочин. Особливою рисою цієї норми є те, що в ній передбачено і відповідальність за блокування транспортних комунікацій.

Кримінальне законодавство Франції передбачає кримінальну відповідальність за «Стаття R. 644-2. Заставлення громадських шляхів за допомогою складування або залишення на них без необхідності будь-яких матеріалів та предметів, що створюють перешкоду або обмеження вільного те безпечного пересування, караються штрафом, передбаченим за порушення 4 класу[7]» частина друга глав III відділу II [266].

Законодавство Польщі передбачає відповідальність за пошкодження шляхів сполучення та безпеку руху в розділі XXI «Злочини проти безпеки руху» ст.ст. 173–180. Основну увагу законодавець приділив безпеці руху, а саме – у ст. 173 § 1 Кримінального кодексу Польщі зазначено, «той, хто спричинив катастрофу при русі сухопутного, водного або повітряного транспорту, що загрожує життю та здоров'ю багатьох людей або майну у великих розмірах, підлягає покаранню позбавленням волі на строк від 1 року до 10». Законодавець передбачив вчинення таких дій і неумисно ст. 173 § 2 «якщо винний діє неумисно, то підлягає покаранню позбавлення волі на строк від 3 місяців до 5 років». Якщо такі дії призвели до смерті людини або спричинили

[7] У Кримінальному кодексі Франції, що був прийнятий у 1992 році, кримінальна відповідальність за порушення громадського порядку передбачена Главою 1 розділу 3 «О посяганнях на державну владу», що входить в 4 книгу Кодексу («Про злочини та кримінальні делікти проти нації, держави та громадського порядку», зазначена Глава називається «Про посягання на громадський порядок». Крім цього, відповідальність за такі дії менше тяжкості (contravention) і передбачається 2 Главою 4 Розділу 6 Книги Кримінального кодексу («Проступки проти нації, держави та громадського спокою»)). Традиційний розподіл кримінально-караних діянь здійснюється на підставі тяжкості діяння: злочини, проступки, порушення. У відповідності до цього визначається шкала покарання не нижче 10 років позбавлення волі для злочинів (ст.131-3), штраф або інше покарання для порушення (ст. 131-12). Покарання за порушення називається кримінальним, за проступки – виправним, за порушення – поліцейським. Злочин, за кримінальним законодавством Франції, - тільки умисне діяння, проступок – як умисне, так і з необережності, при порушенні вина не має значення і презюмирується існуючою. Крім, того посягання на злочин є караним, проступок – тільки у випадках, передбачених законом, порушення не карається. Класифікація злочинів впливає на визначення строків давнини (ст.133-2-133-4) і має процесуальне значення при визначенні способу кримінального переслідування за вчинене діяння у судовому порядку.

тяжку шкоду здоров'ю багатьох людей, винний підлягає покаранню позбавленням волі на строк від 2 до 12 років (ст. 173 § 3). Особливістю кримінального законодавства Польщі є те, що передбачено не застосовувати покарання до особи, що винна у злочині (Ст. 174 § 1 «хто сприяє безпосередній небезпеці катастрофи при русі сухопутного, водного або повітряного транспорту») і якої добровільно відвернула небезпеку, що загрожувала [260].

Опосередкованим підтвердженням інтелектуального моменту злочинної легковажності при пошкодженні шляхів сполучення та транспортних засобів є передбачення можливості завдання шкоди здоров'ю людини в результаті порушення встановлених норм безпеки. При цьому саме порушення встановлених норм, що забезпечують безпеку шляхів сполучення та транспортних засобів, може бути як свідомим, так і неусвідомленим. Вольовий момент виражається в самовпевненому розрахунку на недопущення негативних наслідків. Самовпевненість необхідно розуміти як розрахунок на певні конкретні обставини, які, на думку винного, повинні не допустити настання суспільно небезпечних наслідків. До самонадійного розрахунку в досліджуваному злочині необхідно віднести розрахунок на можливість ненастання шкідливих наслідків, а також легковажний розрахунок їх не допустити.

Кримінальне законодавство Болгарії передбачає у главі XI «Взагалі небезпечні злочини» розділу II «Злочини транспорту і комунікацій» у ст. 343а зниження кримінальної відповідальності за порушення дій транспортних засобів у випадку, якщо «особа після вчинення діяння зробила все від неї залежне для надання допомоги потерпілому або потерпілим». Ця норма, що була введена в законодавство у 1968 році, має прогресивне значення для встановлення законодавчого стимулювання законослухняної (позитивної) поведінки суб'єктів з метою усунення наслідків вчиненого діяння [251].

Кримінальний кодекс Республіки Куба 1979 року передбачає відповідальність за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів у двох розділах. По-перше, це ст. 109 «Саботаж», що містить у шостій секції

розділу «Державні злочини», під якими розуміється вчинення такого роду дій, що можуть призвести до зруйнування, псування, пошкодження або створення небезпеки зруйнування, пошкодження, псування», у тому числі і «засобів наземного транспорту». Таким чином, склад злочину – формальний: саботаж – визнається закінченим незалежно від того, настали шкідливі наслідки або ні. З суб'єктивної сторони цей злочин вчиняється умисно, де винна особа «має намір ускладнити нормальне використання або функціонування … засобів наземного транспорту». Покарання за цей злочин становить від двох до десяти років позбавлення волі і належить цей злочин до категорії тяжких.

Стаття 110 Кримінального кодексу Республіки Куба містить кваліфікований склад саботажу: «особа карається позбавленням волі на строк від десяти до двадцяти років або смертною карою, якщо при виконанні дій, визначених у попередній статті: 1) були нанесені тяжкі тілесні пошкодження або смерть будь-якій особі; 2) застосовувались підпал, самозаймисті, вибухові речовини та предмети, хімічні та біологічні препарати та інші засоби, що здатні завдати шкоди та збитки; 3) були завдані великі збитки та шкода будь-яким з використаних засобів»; 4) створена загроза колективній безпеці».

Поряд із цим в розділі V «Злочини проти безпеки руху» (секція друга «Злочини, вчинені на залізничному, повітряному та морському транспорті») у ст. 209 передбачено відповідальність за завдання шкоди транспортним засобам та шляхам сполучення. Відповідно до диспозиції цієї статті дії особи є караними, якщо аварія відбулась у зв'язку з тим, що умисно було порушено правила, встановлені на тому або іншому виді транспорту. При цьому конкретизація ознак об'єктивної сторони відсутня. У статті не вказано, що діяння може блокувати транспортні комунікації. Покарання за цей вид злочину передбачає не тільки штраф, але й позбавлення волі – максимальний строк до десяти років (у тому випадку, якщо в результаті шкоди, завданої транспортним засобом та шляхам сполучення, або через аварію настала смерть іншої особи) [259].

Кримінальне законодавство Китайської Народної Республіки[8] (далі – КНР) передбачає відповідальність за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів в розділі «Злочини проти громадської безпеки» та в розділі 6 «Злочини проти громадського порядку та порядку управління». Відповідно ст. 116 Кримінального кодексу КНР передбачено, що «завдання пошкоджень залізничному рухомому складу, автотранспорту, транспортним засобам на електричній тязі, … що створило небезпеку аварії, катастрофи, але таке, що не тягне за собою тяжких наслідків, карається позбавленням волі на строк від трьох до десяти років». Це свідчить про делікт небезпеки, а тому злочин визнається закінченим після того, як буде створено ситуацію небезпеки аварії, катастрофи. Суб'єктивна сторона злочину відповідно до вимог ст. 14 та ст. 15 КК КНР включає будь-яку форму вини. Тобто законодавець передбачає, що злочин може бути вчинений як умисно, так і з необережності. Суб'єктом злочину є фізична осудна особа, що досягла шістнадцятирічного віку [254].

Ст. 117 КК КНР передбачає покарання у виді позбавлення волі на строк від трьох до десяти років за «нанесення пошкоджень залізничним шляхам, мостам, тунелям, шосейним дорогам, … або здійснення іншої руйнуючої діяльності, що створила небезпеку аварії, катастрофи, але не спричинили тяжких наслідків». Ст. 119 КК КНР встановлено підвищену відповідальність за злочини, що передбачені статтями 116 та 117, якщо їх вчинення спричинило тяжкі наслідки. Поняття «тяжкі наслідки» безпосередньо в кодексі не розкрито, воно є оціночним. При цьому ступінь караності злочину залежить від форми вини суб'єкта злочину: за умисну вину покарання передбачено у виді позбавлення волі на строк не менше десяти років, довічне позбавлення волі або застосування смертної кари; при вчиненні злочину з необережності – позбавлення волі на строк від трьох до семи років; а за наявності пом'якшуючих обставин – позбавлення волі на строк до трьох років або арешт.

Такі злочини в Китайській Народній Республіці вчиняються за різними

[8] Кримінальний кодекс КНР діє з 1979 р. (з внесеними в нього змінами і доповненнями 14.03.1997 р.).

мотивами, починаючи з екстремістських, закінчуючи побутовими [254].

Необхідно відзначити, що кримінальне законодавство окремих країн не передбачає спеціальних норм відповідальності за пошкодження транспортних засобів. На сьогоднішній день не можливо говорити, що зарубіжне законодавство більш досконале, ніж вітчизняне і що його досягнення необхідно перенести в Україну, але на шляху реформування законодавства нашої держави і його узгодження з нормами країн Європейського Союзу необхідно враховувати результати діяльності як зарубіжних, так і вітчизняних законодавців і сучасну ситуацію в країні.

Проведений аналіз норм кримінального законодавства щодо відповідальності за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів дозволяє зробити висновок, що існують два основних підходи в конструюванні складу досліджуваного злочину. У першому випадку склад злочину формується як матеріальний, коли обов'язковою ознакою об'єктивної сторони виступають шкідливі наслідки у виді нещасних випадків з людьми, аварій, катастроф, суттєва матеріальна шкода; в іншому випадку склад злочину сконструйований як формальний (за типом делікту створення реальної небезпеки) [287, с. 55-57]. Характерною ознакою є те, що законодавства низки країн у складі досліджуваного злочину передбачають і відповідальність за «блокування транспортних комунікацій».

Суб'єктами досліджуваних злочинів визнається будь-яка осудна особа, що досягла віку кримінальної відповідальності. У країнах СНД та Балтії вік кримінальної відповідальності за загальним правилом з 16 (і лише за окремі злочини з 14), у Китаї, ФНР – з 14, у Швеції, Швейцарії – з 15 років, а у Польщі – з 17 років. Такий широкий діапазон вікових меж кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів можливо пояснити історичними та правовими традиціями.

Отже, зарубіжний досвід кримінально-правового захисту шляхів сполучення та транспортних засобів близький вітчизняним законодавчим традиціям і сучасний стан кримінального законодавства в цій частині потребує

корегування з точки зору конструктивних ознак складу злочину, що передбачений ст. 277 Кримінального кодексу України.

Висновки до розділу 1

Актуальність дослідження проблеми кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту обумовлена збільшенням завданої шкоди цими діями. Вітчизняні та зарубіжні вчені досліджували адміністративну та кримінально-правову відповідальність за порушення правил експлуатації транспорту. Значний внесок було зроблено такими дослідниками, як: В. І. Жульов, М. Й. Коржанський, Б. О. Курінов, Я. В. Матвійчук, М. І. Мельник, В. А. Мисливий, В. І. Осадчий та ін. Цими науковцями досліджувалися проблеми реалізації кримінально-правової політики у сфері забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту, особливості кваліфікації окремих складів дорожньо-транспортних кримінальних правопорушень, а також було розроблено пропозиції щодо вдосконалення кримінального законодавства в досліджуваній сфері. Однак при такому ретельному дослідженні кримінальних правопорушень сьогодні відсутній єдиний підхід щодо конструювання складів та регламентації відповідальності за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів, що впливає на міжгалузеву та внутрішньогалузеву диференціацію відповідальності учасників руху з урахуванням характеру та ступеня їх фактичної участі у вчиненні кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Безпека руху та експлуатації транспорту є важливою умовою для функціонування об’єктів транспортної системи. Її захист у формі правових приписів починається з введення у 1845 році норми щодо відповідальності за приведення в непридатність транспортних засобів та шляхів сполучення, коли транспорт як галузь економіки починає активно розвиватися. Протягом XIX – XX століть відбувався процес удосконалення кримінальної відповідальності за

вчинення досліджуваних кримінальних правопорушень: у Кримінальному кодексі УСРР 1922 року, першому кодифікованому акті, що систематизував норми радянського кримінального права, Кримінальному кодексі УСРР 1927 року та кримінальному законодавстві УРСР 1960 року.

Чинне Кримінальне законодавство 2001 року більш оптимально структурувало кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту в окремому розділі Особливої частини «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту». Ст. 277 КК передбачено відповідальність за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів.

Предметом досліджуваних кримінальних правопорушень (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. Об'єктивну сторону утворюють активні дії в одній із форм: а) руйнування (розуміється повне або часткове знищення і непридатність до подальшого цільового використання (вибух на залізниці, спалення рухомого складу, руйнування залізничних мостів, знищення злітних смуг, затоплення судна тощо); б) пошкодження предметів злочину (приведення їх в такий стан, коли вони частково або тимчасово втрачають здатність до використання за призначенням (розгвинчування рейок, обрив телефонних або телеграфних проводів, приведення у непридатний стан, букс вагонів тощо); в) інші дії, спрямовані на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан (обезструмлення вузлів зв'язку чи сигналізації, створення електромагнітних перешкод для радіозв'язку, повалення дерев на рейки тощо).

Склад досліджуваного правопорушення є матеріальний. Відповідно до ч. 1 ст. 277 КК України «Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів» необхідною ознакою є настання одного з альтернативних наслідків: а) настання аварії (аварія – з огляду на зміст диспозиції ч. 1 ст. 277 КК України на транспорті – це небезпечна подія, що створює загрозу для життя людей і призводить до руйнування транспортних засобів, будівель, споруд, обладнання

і порушення руху транспорту, завдає шкоди довкіллю або (та) спричиняє легкі тілесні ушкодження потерпілим); б) можливість настання аварії; в) порушення нормальної роботи транспорту; г) небезпека для життя людей чи настання інших тяжких наслідків.

Суб'єктом кримінального правопорушення є особа, яка досягла до вчинення злочину 14-річного віку. Суб'єктивна сторона кримінального правопорушення характеризується прямим або непрямим умислом щодо руйнування або пошкодження шляхів сполучення, споруд на них, рухомого складу, засобів зв'язку та сигналізації, стосовно ж аварії потяга, судна або порушення нормальної роботи транспорту чи можливості їх настання, або до наслідків, вказаних у ч. 2 і ч. 3 ст. 277 – умислом або необережністю. У випадку необережного ставлення до наслідків, що настали, вчинене охоплюється відповідними частинами ст. 277. При умислі на спричинення тяжких тілесних ушкоджень чи загибелі людей вчинене створює сукупність злочинів, передбачених ч. 2 або ч. 3 ст. 277 та, відповідно, ст. 121 або ст. 115. Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів з умислом на спричинення інших наслідків (легкі чи середньої тяжкості тілесні пошкодження, велика матеріальна шкода) охоплюється ч. 1 чи ч. 2 ст. 277 КК України.

Вивчення позитивного досвіду зарубіжних країн у сфері конструювання складу злочинів, пов'язаних з приведенням в непридатність транспортних засобів та шляхів сполучення, має не тільки наукову, але й практичну значимість. Звернення до досвіду законодавчої регламентації відповідальності за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів у різних країнах світу демонструє, що спектр можливих прийомів та способів формулювання конкретних складів транспортних злочинів достатньо широкий. Дослідження кримінальної відповідальності пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів дало можливість виділити два напрями в конструкції складу кримінального правопорушення. Перший напрям передбачає матеріальний склад, де об'єктивною стороною виступають шкідливі наслідки у

виді нещасних випадків з людьми, аварій, катастроф, суттєва матеріальна шкода; а в другому – формальний (створення реальної небезпеки). Характерною ознакою є те, що законодавства низки країн у складі досліджуваного злочину передбачають і відповідальність за «блокування транспортних комунікацій».

Суб'єктами досліджуваних злочинів визнається будь-яка осудна особа, що досягла віку кримінальної відповідальності. У країнах СНД та Балтії вік кримінальної відповідальності за загальним правилом з 16 (і лише за окремі злочини з 14), у Китаї, ФНР – з 14, у Швеції, Швейцарії – з 15 років, а у Польщі – з 17 років. Такий широкий діапазон вікових меж кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів можливо пояснити історичними та правовими традиціями.

Отже, зарубіжний досвід кримінально-правового захисту шляхів сполучення та транспортних засобів близький вітчизняним законодавчим традиціям, і сучасний стан кримінального законодавства в цій частині потребує корегування з позиції конструктивних ознак складу злочину, що передбачено ст. 277 Кримінального кодексу України.

РОЗДІЛ 2
КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПОШКОДЖЕННЯ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ І ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

2.1. Стан, структура, динаміка та географія пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів

Фундаментальним завданням кримінологічних досліджень є вивчення реалій, що базуються на основі дослідження стану, тенденцій, характеру кримінальних правопорушень і розроблення на цій основі адекватних та перспективних соціальних, економічних, організаційних та правових рішень з метою більш ефективної протидії злочинності та її мінімізації.

Злочинність завжди викликає увагу суспільства. З однієї сторони, це пов'язано з дослідженням, самої сутності цього явища, з іншої – з пошуком найбільш ефективних заходів боротьби з ним. На кожному етапі розвитку людство намагалося вирішити ці питання. У зв'язку з тим, що злочинність дуже складний феномен, всі ідеї (як на рівні концепцій, так і на рівні побутової свідомості) розкривали певні риси цього явища, робили його розуміння більш повним та ґрунтовним. Але на сьогодні неможливо сказати, що цей феномен до кінця пізнано [211, с. 172].

При визначенні сутності злочинності її необхідно досліджувати як систему, що характеризується низкою ознак: цілісний комплекс взаємопов'язаних елементів; структура з ієрархічних елементів. При взаємодії з середовищем вона може розглядатися як елемент вищої по відношенню до неї більш широкої системи; елементи якої стосовно до неї характеризуються властивостями систем [71, с. 63]. Глибинні причини такої ситуації складніші та багатозначнішні. Проблема мікшується складним переплетінням соціальних (кримінальних) явищ та процесів. Соціальні процеси відбуваються в часі і за

своєю природою є динамічними. Розвиток соціальних явищ і процесів обумовлюється зовнішніми умовами та факторами, і системний підхід передбачає спеціальний аналіз.

Факт обумовленості людської поведінки взагалі визначає обумовленість і протиправну поведінку людей. Злочинність – явище детерміноване й піддається причинним поясненням. «Як соціальне явище, на думку В. Е. Віцина, злочинність піддається дії об'єктивних соціальних факторів» [38, с. 24]. Також «будь-яке соціальне явище, насамперед злочинність, не може бути задовільно пояснене «взяте з самого себе», що досліджується ізольовано від загальної структури, частиною якої воно є». Зміна стану злочинності обумовлена дією багатьох факторів різної природи [136, с. 8].

Динаміка злочинності проявляється в якісних та кількісних криміногенних змінах: у рівні коливань та структурних зрушеннях. Пошук логічних закономірностей є одним із найперспективніших напрямів багатомірного статистичного аналізу кримінологічної інформації [23, с. 33-34].

Дані офіційної статистики досліджуваних кримінальних правопорушень свідчать про постійне та поступове зменшення їх кількості. А саме: кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, вчинені у 2009 р. – 14 927, 2010 р. – 12 902 (-13,6 %); 2011 р. – 13 831 (+6,7 %), 2012 р. – 13 894 (+0,45 %), 2013 р. – 19 722 (+29,5 %), 2014 р. – 24 700 (+25,2 %), 2015 р. – 24 035 (-2,7 %), 2016 р. – 26 170 (+8,9 %), 2017 р. – 22 090 (-15,6 %), 2018 р. – 17 485 (-20,8 %), 2019 р. – 17 210 (-1,6 %), 2020 р. – 15795 (-8,2) (Додаток Г, Таблиця 1) [235][9].

Зареєстровано пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів у 2010 р. – 431, 2011 р. – 465 (+7,3 %), 2012 р. – 392 (-18,6 %), 2013 р. – 304 (-26,9 %), 2014 р. – 380 (+20,0 %), 2015 р. – 157 (-58,8 %), 2016 р. – 81 (-48,4 %),

[9] Стан і структура злочинності в Україні 2010 – 2016 рр. [Електронний ресурс] : За даними Управління статистичної інформації та аналізу Департаменту інформаційно-аналітичного забезпечення МВС України – Електрон. дан. (1 файл). – Режим доступу : htt://mvs.gov.ua – Назва з екрана.

Статистичні дані періоду 2014– 2020 рр. не відображають стану досліджуваних злочинів на тимчасово окупованих територіях.

2017 р. – 98 (+21 %), 2018 – 126 (+28,6 %), 2019 – 127 (-0,8 %), 2020 р. – 103 (-18,8 %) (Додаток Г Таблиця 2) [235][10].

У структурі кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів становлять у 2010 р. – 3,3 %, 2011 р. – 3,36 %, 2012 р. – 2,8 %, 2013 р. – 1,5 %, 2014 р. – 1,5 %, 2015 р. – 0,65 %, 2016 р. – 0,3 %, 2017 р. – 0,44 %, 2018 р. – 0,72 %, 2019 р. – 0,73 %, 2020 р. – 0,65 % (Додаток Г Таблиця 3) [235].

Однак завдана шкода вираховується значними збитками. Так, за офіційними даними серед загальної кількості пошкодження шляхів сполучення у 9 випадках сталося до сходження рухомого складу з рейок, було пошкоджено обладнання інфраструктури, через що залізницям завдано збитків на суму 298,2 тис. грн [296].

Також у 2013 році збільшилася кількість незаконного втручання сторонніх осіб у роботу залізниць. Загалом допущено 260 таких випадків проти 192 за аналогічний період 2012 року. При цьому найбільш таких дій зафіксовано у 2012 році – 93 випадки –на Одеській залізниці, на Південно-Західній – 41, на Придніпровській – 37, на Південній – 29, на Львівській – 34 та 26 – на Донецькій залізниці.

У 2014 році в господарствах сигналізації та зв’язку залізниць України зафіксовано 1 223 випадки навмисного пошкодження та розкрадання сторонніми особами пристроїв СЦБ та зв’язку. Загальна сума матеріальних збитків становила 8,6 млн. грн. Упродовж 2015 року зафіксовано 521 випадок незаконного втручання в роботу залізниць проти 843 у 2014 році. З них 238 випадків – пошкодження елементів рухомого складу та інфраструктури, що призвели до перерв у русі поїздів [248].

Серед випадків незаконного втручання особливе занепокоєння в залізничників викликає збільшення крадіжок чи пошкодження елементів рухомого складу та інфраструктури. З початку 2015 року зафіксовано 155 таких

[10] Статистичні дані періоду 2014– 2020 рр. не відображають стану досліджуваних злочинів на тимчасово окупованих територіях.

випадків, що вдвічі більше, ніж за відповідний період минулого року. І такі випадки на залізницях фіксуються майже щодня. Зокрема, на початку липня на Південно-Західній залізниці невідомі особи вкрали дюралюмінієвий шлагбаум по станції Новоград – Волинський. Окрім того, на перегоні Махаринці – Зарудинці викрадено габаритні ворота, на шляхопроводі перегону Бровари викрадено 15 м магістрального кабелю. На перегоні Павлоград І – Павлоград ІІ під час огляду колії виявлено викрадення елементів верхньої будови колії – 307 болтів та 295 гайок-гроверів, унаслідок чого швидкість руху поїздів довелося обмежити до 60 км/год. На Одеській залізниці на перегоні Демківка – Тростянець-Подільський виявлено крадіжку попереджувальних знаків: «СТОП» – 4 шт., «Одноколійна залізниця» – 4 шт. На Придніпровській залізниці невідомі особи розібрали дросель-трансформатор (відкручені болти, знята кришка, злито трансформаторне мастило, викрадено основну обмотку та магнітопровід). При слідуванні вантажного поїзда станцією Батуринська невідомою особою вибито лобове скло на локомотиві. Локомотивна бригада не постраждала [80].

З початку 2016 року Укрзалізниця зафіксувала 145 випадків незаконного втручання у роботу залізничного транспорту, які завдали галузі майже 600 тис. грн збитків [296].

Особливе занепокоєння викликає той факт, що відбувається пошкодження спеціального інвентарю, обладнання, засобів зв’язку, чим завдається значної шкоди залізниці. Тільки протягом 2018 року пошкоджено 125 гальмівних деталей, а це загрожує безпеці руху поїздів. За період 2017 року виявлено пошкодження 130 одиниць інвентарю, з них 41 знайдено [296].

Найбільша кількість кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту вчиняється у великих містах та промислових регіонах, що підтверджується даними офіційної статистики. А саме: високий показник досліджуваного посягання у 2017–2019 роках характерний для таких міст і областей – м. Київ (2017 р. – 1 102 (питома вага у структурі злочинності – 3,1 %); 2011 р. – 1 073, (п.в.2,9 %), 2012 р. - 958, (п.в. – 2,8 %); Київська обл.

(2017 р. – 845 (п.в. 5,1 %), 2018 р. – 952 (п.в. – 5,5 %), 2019 р. – 913 (п.в. – 6,0 %); Донецька (2017 р. – 1 266 (п.в. – 2,0 %), 2018 р. – 1 036 (п.в. – 1,7 %), 2019 р. – 1 267, (п.в. – 2,7 %); Дніпропетровська (2017 р. – 972 (п.в. – 2,0 %), 2018 р. – 1 126 (п.в. – 2,4 %), 2019 р. – 1 248 (п.в. – 3,0 %); Харківська (2019 р. – 813 (п.в. – 2,9 %), 2018 р. – 931 (п.в. – 2,6 %), 2019 р. – 903 (п.в. – 2,9 %)) (Додаток А) [235].

Середній рівень вчинених кримінальних правопорушень є характерним для Запорізька (2017 р. – 544 (п.в. – 2 %), 2018 р. – 621 (п.в. – 2,3 %), 2019 р. - 686 (п.в. – 2,7 %); Львівська (2017 р. – 604 (п.в. – 3,5 %), 2018 р. – 549 (п.в. – 3,4 %), 2020 р. – 480 (п.в. – 3,0 %); Одеська (2017 р. – 794 (п.в. – 3,2 %), 2018 р. – 838 (п.в. – 3,3 %), 2019 р. – 872 (п.в. – 3,6 %)) (Додаток А) [235].

Серед областей, що характеризуються низьким рівнем досліджуваних кримінальних правопорушень, є: Івано-Франківська (2017 р. – 127 (п.в. 2,2 %), 2018 р. – 174 (п.в. – 3,0 %), 2020 р. - 160 (п.в. – 3,2 %)); Кіровоградська (2017 р. – 229 (п.в. 2,2 %), 2018 р. – 283 (п.в. – 3,2 %), 2019 р. - 226 (п.в. – 2,1 %); Тернопільська (2017 р. – 152 (п.в. 2,9 %), 2018 р. – 143 (п.в. – 2,7 %), 2020 р. – 118 (п.в. – 2,8 %); Чернівецька (2017 р. – 187 (п.в. – 2,8 %), 2018 р. – 179 (п.в. – 3,0 %), 2020 р. – 155 (п.в. – 3,2 %) (Додаток А) [235].

Значна частина кримінальних правопорушень, виявляється і реєструється правоохоронними органами в містах та селищах міського типу. Цю тенденцію можна прослідкувати, розглянувши дані 2008–2020 років. Багато зареєстрованих кримінальних правопорушень було вчинено у великих промислових центр, що обумовлюється активними процесами урбанізації, концентрацією населення, а значить і кримінально-активних осіб (у середньому до 34–51 % раніше судимих осіб у загальній кількості осіб, що пошкодили шляхи сполучення та транспортні засоби). Визначним фактором формування цих показників є підвищена скупченість населення, високий рівень безробіття, відсутність освіти та небажання її отримати.

Зміни, що відбувалися в державі в 2014 році вплинули не тільки на стан злочинності, але й на відображення даних в офіційній статистиці. На частині

території України відтоді не вивчається стан кримінальних правопорушень.

Визначити тенденцію зростання кількості заяв і повідомлень про кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту (ст. 276–292 КК України) можливо шляхом аналізу щомісячної динамки їх кількості за останні п’ять років. За результатами проведеного нами дослідження динаміка зазначеного показника мала як спільні риси, так і відмінності. Кожного року спостерігається сезонні зростання кількості заяв та повідомлень про кримінальні правопорушення – березень–серпень і зниження цього показника на початку й в кінці року. Привертає увагу й те, що у 2010 році відбувалося постійне зростання кількості заяв та повідомлень про злочини в тривалий період – березень–листопад. І, нарешті, у вересні–грудні 2011 році зазначений показник дуже істотно зменшився, що може свідчити про тенденцію зниження вчинення досліджуваного злочину. Динаміка заяв та повідомлень про злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту (ст. 276–292 КК України) становить – 1,3 %. Частка заяв та повідомлень скоротилася за період з 2008–2011 років – з 3,2 % до 1,3 %. А пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277 КК України) дорівнює – 1,04 % [235].

Починаючи із середини 2014 року, відбуваються зміни в офіційній статистиці, що обумовлені відсутністю можливості аналізувати стан досліджуваних кримінальних правопорушень – на непідконтрольних територіях України. Відповідно до цього і відбувається зменшення кількості зареєстрованих пошкоджень шляхів сполучення і транспортних засобів. Якщо зареєстровано у 2013 р. – 304 злочинів та 2014 р. 380 злочинів, то у 2015 р. – 157, у 2016 р. – 81, 2017 р. – 98, 2018 р. – 126, 2019 р.– 127, 2020 р. – 103 (Додаток Г Таблиця 1) [235].

За результатами проведеного дослідження, зменшенню кількості зареєстрованих кримінальних правопорушень сприяє не система запобіжних заходів, а недосконалість кваліфікації діянь. Значна частина таких дій кваліфікуються за ч. 1 ст. 185 КК України, що підтверджується аналізом вироків суду за ст. 277 та результатами опитування співробітників слідчих

підрозділів (Додаток 1).

Також необхідно звернути увагу на значну кількість розкритих кримінальних правопорушень: у 2010 р. – 74,9 %, у 2011 р. – 68,6 %, у 2012 р. – 73,7 %, у 2013 р. – 46,5 %, у 2014 р. – 64,9 %, 2015 р. – 40,7 %, у 2016 р. – 87,6 %, у 2017 р. – 90,8 %, у 2018 р. – 89,6 %, у 2019 р. – 92,1 %, у 2020 р. – 86,4 % (Додаток Г Таблиця 4) [235].

У межах проблематики, що досліджується, звертає на себе увагу структура злочинності, під якою в кримінології розуміється показник якісного складу злочинності, тобто наявність та кількість злочинів різних груп та видів [115]. Структура злочинності виступає реальним образом як системи злочинів, що закріплені в кримінальному законодавстві, так і в науковій класифікації кримінальних правопорушень. У цьому сенсі система та класифікація кримінальних правопорушень, у тому числі і транспортні правопорушення, є ідеалізованою моделлю її дійсної структури. Як структура злочинності характеризує співвідношення її видів, так і структура транспортних правопорушень виражає різновид її видів. Зміни в структурі злочинності пов’язані з процесом видозміни кримінальної поведінки. Цей процес виражається в появі нових форм суспільно небезпечної поведінки, зміні їх суспільної небезпеки та втраті з часом цими діяннями суспільно небезпечного характеру.

У 2010 р. виявлено осіб, що пошкодили шляхи сполучення і транспортні засоби – 324, у 2011 р. – 339, у 2012 р. – 287, у 2013 р. – 178, у 2014 р – 245, у 2015 р. – 11, у 2016 р. – 81, у 2017 р. – 89, 2018 р. – 113, 2019 р. – 117, 2020 р. – 89 (Додаток В) [235].

З них виявлено осіб, що раніше вчиняли злочини: у 2010 р. – 176 (п.в. 54,3 %), у 2011 р. – 206 (п.в. 60,7 %), у 2012 р. – 207 (п.в. 72,1 %), у 2013 р. – 91 (п.в. 51,1 %), у 2014 р – 141 (п.в. 57,5 %), у 2015 р. – 1 (п.в. 9,09 %), у 2016 р. – 24 (п.в. 29,6 %), у 2017 р. – 48 (п.в. 53,9), 2018 р. – 51 (п.в. 45,1 %), 2019 р. – 43 (п.в. 36,7 %), 2020 р. – 65 (п.в. 73,7 %) (Додаток В) [235].

Групою осіб було здійснено пошкодження шляхів сполучення у 2010 р. –

73 (п.в. 22,5 %), у 2011 р. – 101 (п.в. 29,7 %), у 2012 р. – 66 (п.в. 22,9 %), у 2013 р. – 16 (п.в. 8,9 %), у 2014 р – 40 (п.в. 16,3 %), у 2015 р. – 0 (п.в. 0 %), у 2016 р. – 5 (п.в. 6,17 %), у 2017 р. – 10 (п.в. 11,2 %), 2018 р. – 6 (п.в. 5,3 %), 2019 р. – 2 (п.в. 1,7 %), 2020 р. – 0 (п.в. 0 %) (Додаток В) [235].

Серед осіб, які вчинили злочини, були неповнолітні: – у 2010 р. – 26 (п.в. 8,02 %), у 2011 р. – 40 (п.в. 11,7 %), у 2012 р. – 22 (п.в. 7,6 %), у 2013 р. – 5 (п.в. 2,8 %), у 2014 р. 13 (п.в. 5,3 %), у 2015 р. – 0 (п.в. 0 %), у 2016 р. – 0 (п.в. 0 %), у 2017 р. – 13 (п.в. 14,6 %), у 2018 р. – 1 (п.в. 0,89 %), у 2019 р. – 0 (п.в. 0 %), у 2020 р. – 0 (п.в. 0 %) (Додаток В) [235].

Упродовж досліджуваного періоду з 2010–2019 рр. зареєстровано кримінальні та адміністративні правопорушення, вчинені на території обслуговування підрозділами Національної поліції на повітряному, водному транспорті та на закритих об’єктах – 20 %. З них: повітряний транспорт – 10,8 %, морський транспорт – 9,2 %, на залізничний транспорт – 80 %.

З метою запобігання несанкціонованим втручанням ведеться цілеспрямована профілактична робота. Для недопущення посягань на транспортну інфраструктуру воєнізована охорона спільно з працівниками поліції здійснює негласне супроводження вантажів, патрулювання найбільш криміногенних ділянок і станцій, встановлює засідки та виставляє пікети, оперативно реагує на всі повідомлення про несанкціоноване втручання сторонніх осіб у рух поїздів. Така діяльність спрямована на виявлення вантажів зі слідами маркування, деталей верхньої будови колії, рухомого складу, засобів сигналізації, зв’язку та електропостачання в пунктах приймання брухту [249].

Утім процеси реформування правоохоронних органів, що призвели до ліквідації лінійних підрозділів, сприяли, на жаль, тому, що значна частина досліджуваних кримінальних правопорушень не виявляється. Саме тому сьогодення вимагає нового кримінологічного розуміння та вдосконалення системи показників. Виникає питання про те, чи відображає зареєстрована кількість кримінальних правопорушень і осіб, що їх вчинили, реальну криміногенну ситуацію в державі. Критерії того, які показники мають

включатися до визначення рівня злочинності, до кінця наукою кримінології не вивчено. При кримінологічному аналізі рівня злочинності мають ураховуватися й такі показники, як кількість розглянутих кримінальних справ судами України, кількість засуджених осіб, кількість нерозкритих кримінальних проваджень [288].

Оцінка стану, тенденцій та динаміки пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів залежать від узагальнених даних про осіб, які їх скоюють, від характеристики контингенту цих осіб за статтю, віком, сімейним станом. Особа злочинця відрізняється від осіб, які не скоюють кримінальні правопорушення, суспільною небезпекою, що представляє собою систему властивостей особи у вигляді криміногенних потреб, інтересів, емоційно-вольових деформацій та мотивацій, які породили відповідну злочинну поведінку [81, с. 233-276]. Увагу також необхідно приділити дослідженню показника кримінологічного рецидиву, оскільки він відображає стійкість протиправної діяльності. Відмінність цього рецидиву від простої повторності міститься в тому, що новий злочин вчиняється після виявлення першого, встановлення винної особи та застосування до нього заходів, передбачених законом.

Дані про час пошкодження шляхів сполучення та експлуатації транспорту дають можливість не тільки здійснити більш детальний аналіз, вони мають важливе практичне значення. Більшість посягань учиняються у вечірній час (у період з 18 до 20 години – близько 71,7 % діянь). Саме в цей час більшість співробітників залишає робочі місця і, відповідно, збільшується можливість вчинення злочину. Решту злочинів учиняють у переважно з 22 до 24 години (Додаток В).

Особливістю досліджуваних кримінальних правопорушень є те, що їх вчиняють найчастіше у весняний та літній періоди – близько 56,9 %, за місяцями переважають травень та серпень (31,2 %), менше злочинів вчиняються у грудні (6,3 %) (Додаток В).

Предмети посягання при пошкодженні шляхів сполучення і транспортних засобів можуть бути різними: деталі верхньої будови колії, протиугони типу Р-65, лампи, зовнішні лінзи, світофільтри на світлофорах Ч-9, муфти типу УПМ-24, з'єднувальні муфти РМ-7 сигнально-блокувальних кабелів, пристрої СЦБ, якими проходить живлення рейкових кіл та управління сигналами й ін.

Ціна злочинності – це величезні людські жертви, значна фізична, а також матеріальна і моральна шкода. Все це обумовлює утримання потужної системи кримінальної юстиції. Під «ціною» злочинності слід розуміти прямі та побічні витрати фізичного, матеріального, морального, духовного характеру, яких зазнає держава і суспільство внаслідок вчинення кримінальних правопорушень, а також діяльність держави, що спрямована на подолання наслідків протиправних діянь, утримання всієї правоохоронної, пенітенціарної системи та інших інститутів держави, а також сукупні активи злочинних угруповань і їх витрати на підтримку своєї кримінальної діяльності [226, с. 329; 51, с. 10].

Сума завданої шкоди, спричиненої внаслідок вчинення досліджуваних злочинів, не є такою великою, як, наприклад, від економічної злочинності, але наслідки таких дій можуть бути суттєві, оскільки могли призвести до порушень нормальної роботи транспорту та пристроїв. Певну частину осіб, що пошкоджують шляхи сполучення та транспортні засоби (близько 11,9 %) затримують на місці вчинення кримінального правопорушення або недалеко від нього, а ті, кого не було затримано, залишають для власного користування близько половини предметів, здобутих протиправним шляхом, або намагаються продати ці предмети. Отримані гроші зазвичай, витрачаються на придбання наркотиків, розваги, азартні ігри, пияцтво. У такому разі питання відшкодування збитків вирішується більш проблематично.

За результатами нашого дослідження, на питання щодо рівня латентності зазначеної категорії кримінальних правопорушень працівниками поліції отримано такі відповіді: 1) виявляється значно менша частина цього виду кримінальних правопорушень – 56,9 %; 2) виявляється половина фактів пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів 34,6 %; 3) виявляється

більша частина цього правопорушення – 8,5 %.

Латентна або прихована злочинність – це сукупність злочинних діянь, що були реально вчинені, але не стали відомі органам кримінального судочинства і, відповідно, не були відображені в офіційній статистиці. До показників латентності належать кількість реально вчинених кримінальних правопорушень взагалі або злочинів окремих складів, які через певні причини залишилися поза реєстрацією; частки таких кримінальних правопорушень від числа всіх зареєстрованих кримінальних правопорушень або зареєстрованих правопорушень певних складів; коефіцієнт латентності – число, яке виражає приблизне відношення кількості кримінальних правопорушень поза обліком до кількості зареєстрованих кримінальних правопорушень. Дані щодо латентності кримінальних правопорушень мають імовірнісний характер і повинні зважено використовуватися в процесі кримінологічного аналізу злочинності [121, с. 60].

Показники латентності можуть бути встановлені на основі експертного опитування фахівців. Ймовірна кількість реально вчинених кримінальних правопорушень розраховується шляхом збільшення кількості зареєстрованих злочинів на величину цієї частки або множення кількості зареєстрованих злочинів на коефіцієнт латентності [149, с. 48-49; 148, с. 56].

За результатами вивчення пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, можливо зробити висновок, що фактично вчиняється злочинів у 5 разів більше кількості зареєстрованих. Переважно інформація про кримінальні правопорушення, що реєструються, надходить до працівників поліції, як правило, від самих потерпілих. Це означає, що поведінка населення щодо повідомлення в поліцію – один із вирішальних факторів, що впливають на реєстрацію кримінальних правопорушень [294, с. 119-122].

За результатами аналізу кримінальних справ та кримінальних проваджень та опитуванням працівників Національної поліції, можна виділити два основних етапи криміналізації особи злочинця: криміногенний та докриміногенний (до вчинення кримінального правопорушення), коли особа вчиняє правопорушення або систематичні аморальні вчинки. Особливістю

криміногенної дефектності правової психології осіб, що пошкоджують шляхи сполучення і транспортні засоби, проявляється у двох аспектах: незнанні кримінально-правових заборон та зневагою до погрози покарання.

Однією з вимог, яка пред'являється до кримінологічних досліджень, є прогнозування тенденцій основних проявів злочинності. Кримінологічний аналіз не повинен перетворюватися на суто кримінологічну характеристику злочинності. Необхідно аналізувати і прогнозувати криміногенний потенціал суспільства загалом, певних прошарків чи груп населення. Саме цей потенціал, тобто частина людського суспільства, яка потенційно свідомо готова вирішувати свої проблеми поза правовим полем, і є предметом аналізу. Соціальний стан суспільства і його криміногенний потенціал мають прямо пропорційну залежність.

Рівень кримінальних правопорушень корисливої спрямованості, що прогнозуються, зростатимуть, але це зростання не буде рівномірним. Темпи приросту пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів залишаться у прогнозований період на тому ж рівні. Темп зростання в наступні 5 років збільшуватиметься щорічно на 3,8 %. Водночас зменшиться їх рівень розкриття та зростатиме латентність. У прогнозований період отримають розповсюдження нові способи вчинення досліджуваних злочинів із використанням сучасного технічного обладнання.

2.2. Характеристика осіб, які вчиняють пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів

Особа злочинця – основний та важливий елемент усього механізму злочинної поведінки. Саме ті особливості, що породжують таку протиправну поведінку, повинні бути безпосереднім об'єктом вивчення, а також превентивного впливу. Тому проблема особи злочинця належить до числа

основних і, водночас, складних проблем, обумовлених різними підходами до визначення сутності цієї наукової категорії .

Наукова уява про особу злочинця складалася з різноманітних теоретичних джерел: філософії, соціології, психології, криміналістики і особливо кримінального права, практично реалізуючись у діяльності із запобігання та розслідування злочинів, порушенні кримінальних проваджень, ресоціалізації правопорушників. Стан і тенденції кримінальних правопорушень у країні обумовлюють необхідність підвищення ефективності заходів запобіжної діяльності на основі вивчення та узагальнення даних щодо осіб, які вчинили кримінальні правопорушення, а саме – пошкодили шляхи сполучення і транспортні засоби.

Вивчення особи злочинця здійснюється кримінологією і передбачає наявність загального методологічного підходу при вирішенні цього завдання. Формування цієї проблеми має на мети вирішення логічно пов’язаних між собою завдань щодо формування особи, її мотивації, поведінки, реалізації мотиву в конкретних діях (що являє собою особа правопорушника, яка її роль у вчиненні кримінального правопорушення, які є ефективні засоби впливу на неї, для того щоб відвернути вчинення нею кримінального правопорушення).

Сьогодні в науці побудовано систему продуктивних підходів до розуміння феномену особи злочинця, а саме:

Особа злочинця – це сукупність кримінологічно значущих властивостей людини, що обумовили вчинення нею злочину. У мотивації протиправної поведінки беруть участь не всі якості особистості, а лише їх частина: переконання, погляди, звички, навички, які визначають ставлення особи до закону, інших людей, кримінальному покаранню [70, с. 67; 1, с. 11; 150, с. 84].

Низка вчених визначає особу злочинця як абстрактне явище, що не має аналогу в реальній дійсності, оскільки поняття «особа злочинця» являє собою наукове узагальнення особливостей всіх тих, хто вчиняє злочин [12, с. 39]. Цей підхід дає можливість дослідити особу злочинця як сукупність усіх негативних якостей, які можуть обумовити вчинення будь-якого кримінального

правопорушення. Це явище піддається аналізу лише на масовому, статистичному рівні і, як наслідок, дає можливість ранжування різноманітних криміногенних якостей людей. Але, незважаючи на таку абстрактну наукову конструкцію, її значення незамінне. Вона має і науковий і практичний зміст, оскільки будується на реально існуючих криміногенних якостях людини, які виявляються в різних правопорушників.

Розповсюджене визначення особи злочинця містить ознаки, що характеризують сукупність якостей та характеристик людини, які за певних ситуативних обставин або без їх впливу призводять до вчинення кримінального правопорушення. Саме це дає можливість приділити увагу тим особливостям особистісної характеристики, яка визначає формування кримінальної мотивації та обумовлює вибір протиправної цілі та способів її досягнення.

Поняття особи злочинця є результатом узагальнення даних вивчення осіб, що вчинили кримінальне правопорушення. Лише на основі такого узагальнення стає можливим виявлення певних особливостей, притаманних особам, що порушують закон. Практична цінність такої абстракції полягає в тому, що на основі теоретичних знань про те, які криміногенні якості притаманні особам, що вчинили кримінальне правопорушення, є можливість конструювати версії, у процесі перевірки яких слідчим шляхом отримується інформація про ті негативні якості, що обумовили злочинну поведінку. Ця інформація дозволяє розробити відповідні методики вивчення особи злочинця. Вивчення причин утворення та умов прояву у правопорушенні криміногенних якостей особи злочинця відкриває широкі перспективи аналізу не тільки причин окремого кримінального правопорушення, але і злочинності загалом.

Таким чином, особа злочинця – дефініція, що є науковим інструментом, який дозволяє поглибити наше пізнання про джерела протиправної поведінки та причини злочинності. На нашу думку, найбільш продуктивним є визначення особи злочинця як сукупності негативних, криміногенних якостей особистості, що обумовили (або ті можуть обумовити) вчинення людиною кримінального правопорушення.

Дані про соціальне становище, про рід занять осіб, що вчинили кримінальне правопорушення, дозволяють зробити висновки про те, у яких соціальних прошарках та групах, сферах життєдіяльності найбільш розповсюджені ті чи інші правопорушення. У комплексі соціально-демографічних ознак суттєве кримінологічне значення мають дані і про сімейний стан, матеріальне забезпечення та місце проживання, що обумовлюють вчинення кримінального правопорушення.

При дослідженні соціально-демографічної складової особи злочинця важливе кримінологічне значення мають дані про вік осіб, рід занять та професійну належність. Це дає можливість зробити висновки про ступінь інтенсивності проявів криміногенної активності та особливостей злочинної поведінки представників різних статевих та вікових груп. Серед 311 осіб, що пошкодили шляхи сполучення та транспортні засоби, за вивченими матеріалами 148 кримінальних справ та 163 кримінальних проваджень були притягнуті до кримінальної відповідальності: чоловіків – 301 (96,8,0 %), жінок – 10 (3,2 %). У середньому частка жінок, що вчинили досліджувані кримінальні правопорушення, варіюється і становить від 7,1 %–9,8,0 % (Додаток В). Переважна частина кримінальних правопорушень, що вчинялися жінками, залежала від виконання функціональних обов’язків, які безпосередньо пов’язані з їх роботою. Жінки значно менше пошкоджують шляхи сполучення і транспортні засоби, ніж чоловіки, що пояснюється тим, що, порівняно з чоловіками зайнятість жінок значно менша у сферах транспорту, інфраструктури та матеріально-технічного забезпечення. Результати дослідження демонструють, що багато осіб перебували у шлюбі 126 (40,5 %). За даними проведеного вибіркового дослідження, доходимо висновку, що 86 (27,7 %) чоловіків і жінок на момент вчинення кримінального правопорушення не перебували у шлюбі, 99 (31,8 %) співмешкали (одружені) (Додаток В). Такі цифри свідчать про несприятливе соціальне середовище осіб, що пошкодили шляхи сполучення і транспортні засоби, а також демонструють несприятливу ситуацію в сімейній сфері. Особи, що перебували у шлюбі, мають дітей (одного

– 123 (39,6) %, двох – 67 (21,5 %), трьох і більше – 16 (5,2 %), інші особи дітей не мали). Особи, що не перебували у шлюбі, теж мають дітей (у тому числі одну дитину – 63 (20,2 %), двох – 38 (12,3 %) і більше – 4 (1,2 %) (Додаток В). Певною мірою це обумовлено тим, що серед осіб, які вчинили досліджувані правопорушення, значна частка молодих людей, які не встигли або не бажають вступати у шлюб. До того ж можна зазначити, що існує певна закономірність, відповідно до якої збільшення кількості судимостей зменшує шанс на реєстрацію шлюбу.

Вікова характеристика осіб, що пошкодили шляхи сполучення і транспортні засоби, дозволяє робити висновки про криміногенну активність вікових груп населення та особливості протиправної поведінки представників різних вікових груп. Відомо, що особи молодого віку частіше вчиняють кримінальні правопорушення імпульсивного характеру. Протиправна поведінка осіб дорослого віку є менш імпульсивною, більш обдуманою, у тому числі з позиції можливих наслідків такої поведінки. Вік у багатьох випадках визначає потреби, життєві цілі людей, коло їх інтересів, спосіб життя, що не може не відобразитися на протиправних діях. Дослідження матеріалів кримінальних справ та кримінальних проваджень дало можливість встановити особливості вікової характеристики осіб, які пошкодили шляхи сполучення і транспортні засоби. Особами у віці з 16 до 18 років було вчинено – 14,5 %, з 19-29 років – 10,9 %, з 30-35 років – 18,0 %, 36-45 років – 19,6 %. Частка осіб, що старше 50 – річного віку, становить 13,2 % (Додаток В).

Особливість криміногенної спрямованості осіб, що пошкодили шляхи сполучення та транспортні засоби, проявляється у двох аспектах: незнанні кримінально-правових заборон та неусвідомлення наслідків власних дій, що можуть загрожувати життю і здоров’ю людей.

У зв’язку з виконанням соціальних ролей особою в суспільстві до найважливіших питань належить зайнятість людини та її працездатність. Це питання повинно постійно враховуватися при розробленні та здійсненні запобіжних заходів, у роботі з виправлення засуджених. Тому важливо знати не

тільки ступінь працездатності, але й характер захворювань, а отже, з цим і рекомендації медичних закладів.

Більшість осіб повністю працездатні, але не мали на момент вчинення кримінального правопорушення постійної роботи – 25,9 %. Темпи приросту числа осіб, що не мають постійного джерела прибутку, становлять 11,3 %, з числа безробітних – 18,1 %. Характерно, що за останні роки кількість непрацюючих осіб, що пошкодили шляхи сполучення і транспортні засоби, постійно збільшується і для них характерною є відсутність постійного джерела доходів.

Традиційно ці правопорушення вчиняються особами, що мають неповну середню освіту – 18,3 %, середню – 58,9 %; середню спеціальну освіту – 22,2 %, особами, які мають вищу освіту – 0,6 % (Додаток В).

Особливість поведінки осіб, що вчинили кримінальне правопорушення вперше, є щире каяття, особисте надання допомоги правоохоронним органам в установленні об'єктивних обставин провадження, детальне і послідовне надання визнавальних показань, у судовому засіданні висловлення щирого жалю стосовно своїх незаконних дій, засудження своєї протиправної поведінки та зобов'язання у майбутньому не порушувати закон – 89,7 %. З них: визнали провину у вчиненні кримінального правопорушення після консультацій з захисником – 9,6 %, не визнали провину і не розкаялися – 0,7 % (Додаток В).

Показник рецидиву є показником стійкості злочинності, а саме кримінологічного рецидиву. Відмінність цього рецидиву від простої повторності полягає в тому, що нове кримінальне правопорушення вчиняється після виявлення першого, встановлення винної особи та застосування до неї заходів, передбачених законом. Дані аналізу кримінальних справ та кримінальних проваджень свідчать, що серед виявлених осіб на момент вчинення злочину 54,1 % раніше були засуджені, 45,9 % – не мали судимості. За результатами вивчення кримінальних справ та кримінальних проваджень – 54,1 % усіх осіб раніше були притягнуті до кримінальної відповідальності за вчинення кримінальних правопорушень, а саме: 22,2 % – були засуджені за

однорідні кримінальні правопорушення, засуджені за вчинення крадіжки (ст. 185 КК України) – 19,7 %, засуджені за різні види кримінальних правопорушень – 12,2 % (Додаток В).

Приблизно 32,1 % з досліджуваних кримінальних правопорушень вчинялися у складі групи. З них: від 2-х до 4-х осіб – 51,1 % і від 3-х до 6-ти осіб – 15,1 %, від 5-ти до 7-ти осіб – 1 %. При вчиненні кримінальних правопорушень за співучасть беруть участь особи чоловічої і жіночої статі. Період існування групи – від одного до трьох місяців – 76,5 %, від трьох до шести місяців – 16,7 %, понад один рік – 6,8 % (Додаток В).

Значна частина осіб знала про протиправний характер дій, спосіб вчинення кримінального правопорушення – 106 (34,1 %), особисто брала участь у вчиненні – 153 (49,2 %), залучала неповнолітніх до участі – 44 (14,1 %), підбурювала до вчинення кримінального правопорушення – 8 (2,6 %) (Додаток В).

З якостей особи, що пошкодили шляхи сполучення і транспортні засоби, особливої уваги заслуговують такі, як характер осіб, що неодноразово вчиняють кримінальні правопорушення, та тривалість протиправної поведінки. При вивченні кримінальних справ та кримінальних проваджень було виявлено такі групи осіб, що пошкодили шляхи сполучення і транспортні засоби за місцем роботи: це особи, що виконували в установах та організаціях незалежно від форм власності та організаційно-розпорядчих функцій організаційно-розпорядчі або адміністративно-господарські обов’язки (8,3 %); особи, що не мають певних повноважень (організаційно-розпорядчі або адміністративно-господарські обов’язки), але мають доступ до предметів посягання при виконанні трудових обов’язків за родом діяльності та служби (13,4 %); інші (1,1 %) (Додаток В).

Проведене нами вибіркове дослідження демонструє, що більшість правопорушників були повністю працездатними, лише 9–10 мали обмежену працездатність. Але у практичній роботі важливо знати не тільки про наявність інвалідності, але і про те, якими захворюваннями або розладами страждає та чи

інша особа, що потрапила в орбіту запобіжної діяльності. Особливої уваги заслуговують у цьому зв'язку розлади психічної діяльності, оскільки саме такі розлади, якщо вони викликані соматичними захворюваннями, здійснюють значний вплив на поведінку людини, у тому числі на протиправну.

Дії винного в цих кримінальних правопорушеннях дуже часто характеризуються прагненням отримати матеріальну вигоду (72,7 %), особливістю цих правопорушень є те, що вони значно менше вчиняються через складне матеріальне становище особи (27,3 %). Виправдовувальна оцінка вчинених правопорушень у половини опитаних осіб становить незначну частку. Зрозуміло, що щире каяття в суді – це спроба пристосування, сподівання на пом'якшення покарання протягом слідства та в суді. Перераховані компоненти криміногенно деформованої психіки формують і викривлені потреби особи. Своєю чергою потреби, в свою чергу, конкретизуються системою інтересів особи, пріоритетами її стійких ціннісних орієнтацій. Потреби та інтереси породжують мотиви та мотивацію як прагнення до діяльності. Для осіб, що пошкодили шляхи сполучення і транспортні засоби, характерна корислива мотивація. За результатами нашого дослідження, основними потребами є: користь – 41,5 %, поліпшення матеріального стану – 31,2 %, особисті нестатки – 27,3 % (Додаток В).

Для отримання більш повної картини характеру протиправної спрямованості осіб, що пошкодили шляхи сполучення або транспортні засоби, необхідно звернути увагу на ставлення винної особи до вчинених дій. Матеріали вивчених кримінальних справ, кримінальних проваджень та опитування працівників поліції показали, що основна маса засуджених визнає провину та розкаюється – 89,7 %, вини не визнають та розкаюються – 0,7 %, особи, що не визнали власну вину, обґрунтовують власну поведінку складною, навіть критичною життєвою ситуацією.

Цікаво те, що серед осіб, які визнали свою вину, 9,6 % зробили це тільки після консультацій із захисником (Додаток В).

Спеціальні дослідження демонструють, що серед злочинців близько 50 %

осіб, що страждають алкоголізмом, психопатіями, олігофренією, травмами черепа, органічними захворюваннями центральної нервової системи та деякими іншими захворюваннями психіки, які у більшості випадків не тягнуть за собою інвалідності.

На основі проведеного нами дослідження необхідно відмітити той факт, що досліджувані кримінальні правопорушення вчиняють особи з недостатньо сформованими ціннісними орієнтаціями, установками, поглядами, що обумовлюють орієнтацію на хвилинну поведінку для забезпечення бажаного результату у виді отримання певних коштів.

При розгляді питань, пов’язаних із громадянством осіб, що пошкодили шляхи сполучення і транспортні засоби, можливо відзначити, що вони вчиняються громадянами України (у середньому 99,6 %).

Досліджуючи місце проживання осіб, що пошкодили шляхи сполучення та транспортні засоби, необхідно підкреслити, що існує приблизно рівномірний розподіл на міських жителів та сільських.

Серед виявлених осіб, які пошкодили шляхи сполучення і транспортні засоби, частина вже вчиняла кримінальні правопорушення, із яких кожний шостий мав незняту або непогашену судимість, 6,1 % вчинили кримінальне правопорушення у складі групі, 7,2 % перебували у стані алкогольного сп’яніння; 5,9 % – жінки, 3,1 % – неповнолітні. Питома вага працездатних осіб, підозрюваних у скоєнні кримінальних правопорушень, які на момент учинення кримінального правопорушення не працювали і не навчалися, становила 78,9 %, безробітних – 18,6 % (Додаток В).

Генезис особи кримінального правопорушника можливо визначити таким чином – це основні просторо-часові етапи криміналізації суб’єкта, що відображають якісно самостійні його стани, які проявляються в конкретних вчинках та особистісних особливостях. Саме генезис особи злочинця визначає шлях виникнення та розвитку такого компонента, як негативна спрямованість особи через те, що можливість вчинення кримінального правопорушення людиною обумовлена генезисом формування на основі оцінки співвідношення

позитивної та негативної спрямованості особи.

Перша стадія формування протиправної спрямованості особи пов’язана з вчиненням правопорушень некримінального характеру. У соціальній спрямованості такої особи негативний компонент не займає визначального місця, але в генезисі особи злочинця – це первинна криміналізація, що створює стадію до криміналізації особи. Зі збільшенням ролі негативної спрямованості в поведінці людини відбувається формування соціальної спрямованості особи і вчинення кримінального правопорушення є закономірним наслідком. У такому разі випадку можна сказати, що відбувся процес криміналізації особи, кримінальне правопорушення вчинено і людина перебуває у стадії криміналізації. Із притягненням особи до кримінальної відповідальності починається посткримінальна стадія, і відтак повинен починатися процес декриміналізації особи. Проте на цьому етапі відбувається два варіанти розвитку наступної поведінки особи, що вчинила кримінальне правопорушення. Перший варіант: за наявності реальних успіхів виправлення особи правопорушника в його особистості відбуваються суттєві зміни, оскільки компонент позитивної спрямованості «реанімується» і витісняє повністю або частково негативну спрямованість. У результаті вихід з посткримінальної стадії завершується формуванням стійкої соціальної спрямованості.

Інший варіант полягає в тому, що особа засуджена за вчинення кримінального правопорушення, знову вчиняє кримінальне правопорушення (до винесення вироку, під час відбування покарання або після його закінчення). Учинення нового кримінального правопорушення означає, що відбулася «вторинна» криміналізація особистості (період її, як правило, значно менше ніж «первинна» криміналізація). Таким чином, декриміналізація фактично не відбулась і особистість повернулася до кримінальної стадії.

Отже, доходимо висновку, що криміногенність особи проходить три основні стадії: 1) предкримінальна стадія; 2) стадія криміналізації; 3) посткримінальна стадія. Визначення часових меж цих стадій, по-перше, обумовлено формуванням особи правопорушника, оскільки, досліджуючи

поведінку, ми знаємо, що перша стадія до моменту вчинення кримінального правопорушення. Посткримінальна – з моменту винесення вироку до моменту виправлення або вчинення нового кримінального правопорушення.

Генезис особи злочинця має певні особливості, коли в людини є фізичні та психічні відхилення. Досліджуючи такий стан особи в межах генезису особи злочинця, необхідно відмітити, що він проявляється на всіх його стадіях, але в різній формі. Такий стан суттєво ускладнює засвоєння соціальних норм, що регулюють поведінку. У результаті такі особи в більшій мірі, ніж інші відчужені від суспільства, від малих соціальних груп. Їх соціальні зв'язки дуже звужені, інколи взагалі обмежені колом сімейних, дозвільних, ділових відносин. Такі відносини є нестійкими, а інколи і взагалі відсутні. Це призводить до того, що в реальній ситуації поведінка таких осіб є конфліктогенною. Можливість вибору шляхів та засобів для реалізації власних цілей у зв'язку з цими особливостями суттєво обмежено, що призводить до вчинення зовнішньо не мотивованих кримінальних правопорушень.

Саме такі установки впливають на вибір поведінки злочинцем не тільки на протиправну, але й на стадії докримінальній. Психічні аномалії впливають на поведінку через формуючий вплив на психологічні особливості особи злочинця. Саме тому ці особливості, а не психічні аномалії необхідно визнати криміногенними. Визнання такого опосередкованого впливу означає, що, у першу чергу, необхідно виховання, соціально-психологічні заходи здатні ефективно вплинути при застосуванні запобіжних заходів.

Водночас очевидно, що порівняно з нормальними людьми у психоаномальних суб'єктів сфера психологічного, особистісного звужена і, відповідно, у них активніше сфера порушеної психіки, тому вплив психологічного фактору на поведінку в них коротше. Зрозуміло, що психічні аномалії автоматично не призводять до вчинення кримінального правопорушення. На індивідуальному рівні можливо говорити лише про можливість вчинення кримінального правопорушення такими особами. Отже, проведені дослідження свідчать, що на протиправну поведінку впливає не

окремий фактор психічних розладів, а комплексне утворення, як патопсихологічний синдром, що складається з психоаномального фактору та особистісних властивостей.

Аналіз та закономірності розвитку особистості обумовлені фактами, детермінуючими поведінку, дослідженням включення людини в реальну соціальну групу та вибором певного виду поведінки. Комплексний підхід особистості на сьогодні є найбільш значимим, оскільки дає можливість виявити особливості поведінки, мотивації, потреб осіб, що вчиняють кримінальні правопорушення.

Необхідно розкрити особливість поведінки злочинця, як результат впливу соціальних умов на особистість, але вся складність полягає в тому, що результат не завжди може бути інтерпретований, оскільки спочатку існує так звана «несоціальна поведінка», а після цього на неї накладається «соціальна». Для розуміння цього необхідно визначити, що ж таке особистість, а потім вписати її в систему соціальних зв'язків. Сама особистість, з однієї сторони, вже є «продуктом» соціальних зв'язків, а з іншої їх – активний творець. Взаємодія особистості та системи соціальних зв'язків як макроструктури суспільства, загалом, так і мікроструктури – безпосереднього оточення. Розуміння поняття «особистість» обумовлено складністю змісту самого поняття, оскільки воно об'єднує велику кількість аспектів, що характеризують людину: емоції, мотивацію, мислення, переживання, сприйняття та дії. Однак найголовніше, що не потрібно зводити особистість лише до поняття функціонування індивідума. Концептуальне значення індивідума багатогранне, охоплює широкий спектр внутрішніх процесів, що обумовлює особливості поведінки людини в різних ситуаціях [279].

Основною складовою окремого людського вчинку є його здійснення, під яким розуміється процес, що підкорений усвідомленій цілі. Виділення цілей та формування дій, що їм підпорядковуються, призводять до виділення функцій, що були поєднані в мотиві. Функція спонукання зберігається за мотивом, але функція спрямованості, що реалізується в діяльності, обумовлюється мотивом,

спрямованим на ціль. Діяльність особистості необхідно пов'язувати з мотивом, оскільки діяльності без мотиву не буває, «немотивована» діяльність – це діяльність не позбавлена мотиву, а діяльність з суб'єктивно та об'єктивно прихованим мотивом.

Особистість не є взаємодією двох ізольованих самостійних сутностей, що перебувають одна поза іншою. Дослідженням особистості є завжди інша сторона дослідження процесів, що відбуваються в суспільстві. Діяльність особистості – внутрішня та зовнішня – опосередковуються та регулюються психічним відображенням реальності. Те, що у предметному світі виступає для суб'єкта як мотиви, цілі та у мови його діяльності, повинно їм бути так або інакше представлено, усвідомлено та відображено в його пам'яті. Це і притаманно й процесам її діяльності – стану особистості, якостям, особливостям.

Складність інтерпретації особистості є наслідком того, що в основі поведінки лежать два фактори: внутрішні причини та ситуація, у якій відбувається розгортання поведінки. До того ж часто люди не можуть пояснити, чому вони вели саме так або інакше, незважаючи на те, що їх наміри були очевидними.

Досліджуючи поведінку особистості в системі суспільних відносин як результат багаточисельних та різноманітних відносин, ми можемо визначити її роль при вчиненні кримінального правопорушення. Соціальна роль є фіксацією певного положення, яке займає той чи інший індивід в системі суспільних відносин. Більш конкретно під роллю розуміється «функція, нормативно схвалений зразок поведінки, що очікується від кожного, що займає певну позицію» [105, с. 12-24]. Ці очікування, що визначають загальні риси соціальної ролі, не залежать від свідомості та поведінки конкретної особистості, їх об'єктом є не особистість, а суспільство. До такого розуміння соціальної ролі необхідно додати, що суттєвим є не тільки і не стільки фіксація прав та обов'язків (що виражається терміном «очікування»), скільки зв'язки соціальної ролі з певними видами соціальної діяльності особистості. Тому необхідно

зазначити, що соціальна роль є «суспільно необхідним видом соціальної діяльності та способом поведінки особистості» [30, с. 46-55]. Крім того, соціальна роль завжди має риси суспільної оцінки: суспільство може схвально ставитися або негативно оцінювати окремі соціальні ролі, інколи це схвалення або несхвалення може диференціюватися в різних соціальних груп, оцінка ролі може отримати зовсім інше значення відповідно до соціального досвіду тієї або іншої соціальної групи. Необхідно підкреслити, що при цьому схвалюється або не схвалюється не тільки конкретна особистість, а насамперед певний вид соціальної діяльності.

Особливість соціальних ролей полягає в тому, що окремі з них передбачені при народженні, інші отримуються протягом життя. Утім соціальна роль не визначає діяльності та поведінки кожного конкретного носія, все залежить від того, наскільки індивід засвоює, інтерналізує роль. Акт інтерналізації визначається цілою низкою індивідуальних психологічних особливостей кожного конкретного носія цієї ролі. Тому суспільні відносини, хоча і є за своєю сутністю рольовими, безособистісними відносинами, насправді, у своєму конкретному прояві отримують певну особистісну оцінку. Вступаючи у взаємодію, спілкування, де індивідуальні характеристики обов'язково проявляються, особистість відступає від визначених шаблонів поведінки, вона створює певний діапазон можливостей для власної реалізації.

Аналіз зв'язку суспільних та міжособистісних відносин дозволяє визначити особливості спілкування у всій складній взаємодії людини з зовнішніми світом. Однак насамперед необхідно сказати про те, що суспільні та міжособистісні відносини розкриваються саме у спілкуванні, оскільки воно є не тільки цементуванням індивідів, але й способом розвитку самих індивідів. Існування спілкування є одночасно і реальністю суспільних відносин, і реальністю міжособистісних відносин. Зміст спілкування полягає в матеріальній життєдіяльності людини, а спілкування є реалізацією всієї системи відносин людини. Ураховуючи складність спілкування, вчені визначили його структуру та функції, а саме: комунікативна сторона

спілкування (обмін інформацією між особами, що спілкуються); інтерактивна сторона, (реалізується в організації взаємодії між індивідами, що спілкуються, коли відбувається не тільки обмін знаннями, ідеями, але й діями); перцептивна сторона – що означає процес сприйняття та пізнання один одного у спілкуванні та встановлення на цій основі взаєморозуміння) [5].

Основним стимулом, причиною поведінки є мотив. Саме в ньому відображено те, заради чого вчиняються певні дії, у чому їх глибинний зміст для суб'єкта. У мотиві відбувається формулювання потреб та інтересів, їх предметність відбувається під впливом потягів та емоцій, установок й ідеалів. У процесі їх задоволення мотиви можуть змінюватися, оскільки поведінка людини є полімотивованою, тобто визначається низкою нерівнозначних за своїм значенням мотивів. Певні мотиви є головними, інші виступають у ролі додаткових. Особа краще відображена в мотиві, а тому справедливим є твердження, що вона така, яким є мотив її поведінки [10, с. 16].

Мотив – явище суб'єктивне, пов'язане з індивідуальними особливостями та установками особи. Результати сучасних кримінологічних досліджень не дозволяють стверджувати, що є специфічні мотиви кримінальної поведінки. Переважна частина протиправних дій не є такими і можуть викликати інші дії. Усе залежить від моральних рис особи злочинця, що визначає вибір цілі та засобів її досягнення. Необхідно також відзначити, що особи, засуджені за такі кримінальні правопорушення, у тому числі неодноразово, недостатньо ефективно виправляються в місцях позбавлення волі. Наслідком цього є розповсюдження ідеології та деструктивної моралі і втягнення у вчинення кримінального правопорушення молодих людей. Важливою внутрішньою детермінантою поведінки є її мотивація. Потреби, інтереси, емоції визначають мотивацію вчинку, а не вибір засобу їх задоволення. Тому мотивація не є безпосередньою причиною правопорушення. Мотиви — це те, що спонукало індивіда діяти, а не чому він обрав саме кримінальні форми (способи) їх задоволення. Спонукання різняться між собою за змістом, ступенем усвідомлення, силою впливу на людину. Певні з них зовсім не сприймаються,

інші залишаються лише на рівні розуміння, наступні стають реально чинними. Проте в такій якості виступають лише ті спонукання, які суб'єктом не тільки сприймаються і «відфільтровуються» свідомістю за значимістю в цей момент, але набувають вольового імпульсу на задоволення, що властивий тільки прагненням. Мотив протиправної поведінки можна визначити як усвідомлене спонукання (прагнення) особи до вчинення конкретного діяння, яке полягає у суспільній небезпеці і передбачене кримінальним законом як кримінальне правопорушення [241, с. 14; 221, с. 38]. Мотив безпосередньо пов'язаний з прийняттям винною особою рішення діяти із заподіянням шкоди правоохоронюваним цінностям. Але сам по собі мотив не визначає змісту прийнятого рішення, контрольованого свідомістю і волею суб'єкта. Ні сама по собі мотивація, ні формальна спроможність до вибірковості поведінки не створюють, не формують самої вибірковості, обумовленої соціальними властивостями особи, що сформувалася у процесі життя.

Самі мотиви не можуть бути злочинними, злочинною є лише поведінка, а вона залежить від вибору засобів для реалізації мотивів, від моральної спрямованості особи, солідарності з правовими нормами, прийняття їх. Вивчення мотивів протиправної поведінки повинно здійснюватися в тісному взаємозв'язку з особою правопорушника, їх розуміння повинно виходити з дослідження самої особи, її сутності.

Для особистості характерно існування певної конкретної цілі або потреби, задоволення яких не є само по собі ціллю. Характерна особливість цих потреб полягає в тому, що вони здебільшого не визнані безпосередньо, а виступають скоріше, як своєрідне концептуальне джерело багатьох специфічних, усвідомлених бажань. Зовнішній прояв конкретного мотиву практично завжди залежить від зовнішнього рівня задоволеності або незадоволеності потреб людини. Інвентаризація потреб беззмістовна, оскільки мотиваційне життя неможливо розглядати як суму ізольованих, дискретних величин, вони є специфікаційною ієрархією потреб.

Типологія відображає у своєму змісті ту сутність, без чого не може

існувати криміногенна особистість. Вона розкриває стійкий зв'язок між існуючими ознаками і відображає закономірності генезису злочинця як специфічного соціального типу. До того ж на відміну від класифікації типологія відображає криміногенну особистість в динаміці, а також за допомогою конкретних підтипів відображає, що притаманно особі на перших стадіях її криміналізації, що характеризує людину в момент вчинення кримінального правопорушення, а також, якою буде ця особистість після реалізації системи запобіжних заходів.

Процес типологізації особи злочинця включає декілька послідовних етапів: конкретизацію кримінологічних специфічних значимих якостей та властивостей; групування їх в самостійні класифікаційні групи, узагальнення таких в окремі комбінації, що утворюють окремі типи (підтипи).

Серед учених розповсюджена думка щодо єдиного обґрунтування чого для побудови типології є суспільна небезпека як цілісна, інтегральна якість особи-злочинця (Б. В. Волженкін, Н. С. Лейкіна, С. К. Пітерцев, В. Д. Філімонов, О. М. Джужа, А. П. Закалюк та ін.), але, зрозуміло, що такий підхід визначає можливість здійснення класифікації осіб, що вчиняють кримінальні правопорушення за ступенем та глибиною їх суспільної небезпеки. Однак, досліджуючи типологію, в основі типологізації не можна обмежитися використанням окремих, навіть найсуттєвіших характеристик, що відрізняють правопорушника від законослухняної особи. Суспільна небезпека, на думку Ю. М. Антоняна, знаходить свій вираз у виді й характері кримінального діяння, яке традиційно є основним виміром глибини та сили прояву особистості [11, с. 143]. Тому рішення при виборі заходів впливу на особу, що вчинила кримінальне правопорушення, закон та правозастосовна практика пов'язують не тільки з суспільною небезпекою вчиненого правопорушення, але й з сутністю особи, яка не завжди виражається у вчиненому кримінальному правопорушенні та ніколи не виражається тільки в ньому [112, с. 211].

Інтегративним показником сутності криміногенної особистості є соціальна спрямованість, що полягає у широкому діапазоні реальних відноси,

які виникають у різних сферах життєдіяльності. Соціальну спрямованість, на нашу думку, необхідно брати за основу як типологічний критерій при побудові типології осіб, що пошкодили шляхи сполучення і транспортні засоби. Така типологія дає можливість для її використання у трьох значеннях. По-перше, як теоретичний підхід при вивченні особи, що вчинила кримінальне правопорушення; по-друге, як процес типологізації; по-третє, як методологічна основа для розроблення та здійснення заходів запобігання на індивідуальному рівні.

Результати нашого дослідження, дають можливість виділити типи осіб, що пошкодили шляхи сполучення і транспортні засоби:

1. Деструктивний тип – це особи з переважаючою негативною спрямованістю, які відрізняються правовим нігілізмом, низькою загальною та моральною культурою, антисуспільною установкою. Спрямованість особистості деформовано та являє собою негативну спрямованість. Для цього типу характерні внутрішній потяг до вчинення повторних кримінальних правопорушень, активність у пошуку та створенні власними зусиллями ситуацій, що сприяють вчиненню кримінальних правопорушень. Ці особи були неодноразово засуджені. Їх стійка поведінка спрямована на опозицію тим нормам, що існують у суспільстві. Вчинення правопорушення є основним або єдиним джерелом прибутку. Саме вони сприяють створенню ситуації для вчинення кримінального правопорушення.

2. Звичний тип – особи переважно з негативною спрямованістю особистості, які характеризуються значною деформацією у структурі соціальної спрямованості, позитивні компоненти слабко виражені, соціально-психологічні якості особи нестійкі та для них характерні протиріччя. Відрізняються низьким рівнем правосвідомості, відсутністю чітких меж між моральними та аморальними вчинками, між «можна» та «неможна». При вчиненні кримінального правопорушення використовують різноманітні життєві ситуації. Утім необхідно зауважити, що окремі особи цього типу не є активними у створенні таких ситуацій. Це особи, що існують поза системи нормального

спілкування, тривалий час займаються бродяжництвом, жебрацтвом, не працюють. Вони вчиняють правопорушення для забезпечення власного антисуспільного існування в основному для купівлі спиртних напоїв. На відміну від першого типу ці особи пасивні – ситуацію для вчинення кримінального правопорушення вони самостійно не створюють, а використовують ту, що склалася.

3. Нестійкий тип – особи з нестійкою негативною спрямованістю. Для цього типу не характерна наявність стійких або значних деформацій у структурі спрямованості особи. Компоненти негативної та позитивної спрямованості приблизно рівні, але тенденції їх характеризуються певними протиріччями і це обумовлює як посилення та і послаблення криміногенності. Між вчиненням злочину та особою існує «привід», особистісна інтерпретація якого призводить або не призводить до вчинення кримінального правопорушення. При формуванні такої особи відсутня чітко визначена позитивна спрямованість і негативній вплив на неї обумовлює вчинення правопорушень. Найбільш розповсюдженими типами таких осіб є ті, що вчиняють кримінальні правопорушення не в силу стійких протиправних установок, а при включенні в такі групи, спосіб життя яких коливається між соціально придатним і антисуспільним. При суттєвій зміні життєвих обставин на краще й ефективному виховному впливі вони здатні утримуватися від протиправних дій.

4. Випадковий тип – особи, що вчиняють кримінальне правопорушення в силу складної критичної життєвої ситуації. До цього типу необхідно віднести осіб з нестійкою позитивною спрямованістю, вираженого позитивним компонентом з мінімальною негативною спрямованістю. Для цих осіб характерно легковажне ставлення до соціальних норм, що регулюють поведінку в суспільстві. Правопорушення вчиняються ними не тому, що ситуація має вирішальне значення, а саме тому, що вони потрапляють в жорстку залежність від ситуації, не знаходять правового способу для її вирішення.

Особа як специфічна конструкція, зміст якої не зводиться тільки до

виміру темпераменту, індивідуальних якостей, залежить від відносин, що будуються на основі сутності людського буття. Інакше кажучи, сутність особистості та сутність людини відокремлені тим, що перше – є спосіб, інструмент, засіб організації досягнення другого. Це означає, що перше отримує зміст у другому, тоді як інше в самому собі несе власне найвище виправдання. Діє, кохає, руйнує не особистість, а людина з притаманними їй особистісними характеристикам. І як наслідок, характеристика особистості залежить від того, як вона слугує людині, сприяє її позиція, конкретна організація та спрямованість приєднання до людської сутності або навпаки роз'єднує з цією сутністю, ускладнює зв'язок з нею.

Нормальний розвиток – це шлях отримання людської сутності за якої особистість є інструментом, способом конкретної організації шляху [28, с. 58]. Умовами та критеріями цього розвитку є ставлення до іншої людини як до самоцінності, здатність до децентрації, самовідданості та любові як способу реалізації цього ставлення; творчий, цілеутворюючий характер життєдіяльності. Аномальною є поведінка, яка відхиляється від такого роду розвитку, що призводить людину до роз'єднання, відриву від її родової сутності. Умовами та одноразово і критеріями такого розвитку необхідно вважати ставлення до людини як до засобу, кінцевої завчасно визначеної речі; егоцентризм, нездатність до самовідданості та любові; нездатність до самопроєктування власного майбутнього, невіра у власні можливості; відсутність або слабкість внутрішньої відповідальності перед собою та іншими.

Для розуміння особи, що пошкодила шляхи сполучення і транспортні засоби, велике значення має проблема її формування. Проблеми аномального розвитку особистості тісно пов'язані та обумовлені реаліями життя. Вони багатосторонні, «цілісні». Очевидно, що несприятлива соціалізація сприяє розвитку різноманітних патопсихологічних особливостей. Зовнішні соціальні умови не призводять до вчинення кримінального правопорушення, вони переломлюються через психологію суб'єкта. Не психічні аномалії самі по собі сприяють такій поведінці, а ті психологічні особливості, особистості які

формуються під їх впливом, тому необхідно казати про криміногенність психологічних особливостей особи.

Криміногенна значимість психічного стану особи простежується на різних етапах життя конкретної особи, його виховання, соціалізації, в окремих діях та конкретних життєвих ситуаціях. Такий стан особи перешкоджає засвоєнню соціальних норм, що регулюють поведінку людини, ускладнює отримання високої кваліфікації та освіти, виконання окремих соціальних ролей.

Алкоголізація, відсутність постійної роботи суттєво впливають на людину, інколи визначаючи її спосіб поведінку та соціальні зв'язки, які зазвичай фрагментарні, випадкові, досить нестійкі, а інколи і взагалі відсутні.

Вибір поведінки, протиправної або ні, навіть неусвідомленої, залежить від можливості вибору тих або інших засобів, що допомагають у вирішенні проблеми, досягненню поставленої мети. Можливість вибору суб'єктом шляхів та засобів у силу тих особливостей, які сформувалися у нього під впливом зовнішнього середовища, досить обмежена. Це відбувається не тільки під впливом неадекватного засвоєння соціальних цінностей, але й тому, що існує порушення свідомості, сприйняття, пам'яті, мислення, розумової правоздатності, а також порушення самої особистості. Також необхідно відмітити слабкі аналітичні здібності таких осіб, відсутність у них достатньої уяви про наявність різних варіантів вирішення проблем, що виникли в їх житті.

Для окремих осіб характерний низький інтелектуальний рівень. Звичайно, він не може сам по собі мати криміногенний потенціал. Його криміногенність обумовлена поєднанням з високим рівнем прагнень, емоційно-вольовим станом, порушенням соціального контролю. Вивчення мотивації таких осіб демонструє, що основний мотиваційний потенціал особистісної дисгармонії реалізується залежно від соціальних обставин як в асоціальних, так і в соціально придатних формах. Вчиняючи злочин, особа завжди взаємодіє з оточуючими його конкретними умовами навіть у тих випадках, коли вони зовсім нейтральні. У силу цього незаперечним є твердження, що саме взаємодія особи і ситуації є джерелом вольового акта і, як наслідок, самого злочину.

Ситуація не може бути причинною цих дій, вона містить у собі умови, що сприяють реалізації причин вчинення досліджуваного кримінального правопорушення. Сама ситуація сприймається особою залежно від її особистісних особливостей, і в цьому полягає її суб'єктивне значення.

Протиправна поведінка таких осіб обумовлюється стійкими свідомими асоціальними установками, формування яких має внутрішньо особистісний контекст та історію життя. Це проявляється у спланованих або ситуаційно-імпульсивних протиправних діях, в адекватності оцінці ситуації, що склалася, знаходить відображення в суб'єктивній оцінки вірогідності досягнення злочинної мети, в особливостях, в адекватності прогнозу всіх можливих наслідків власних дій, відсутності співчуття та усвідомлення загрози, що несуть її дії.

Сформувавшись, засвоївши соціальні норми та стандарти поведінки, погляди цінності, суб'єкт на кожному етапі свого життя, на кожну ситуацію, що виникла, реагує відповідно до засвоєних норм.

В особистісній структурі особи, що вчиняє кримінальне правопорушення, як типу особи наявні елементи, що є психологічними передумовами протиправної поведінки [9, с. 26]. У духовному світі злочинця усвідомлено або ні існують такі особливості, які формують мотиви кримінального правопорушення та призводять до їх реалізації. Оскільки жодне кримінальне правопорушення не є випадковим по стосовно особи, що його вчинила, у своїй основі воно підготовлено всім розвитком соціальних та психологічних якостей такої особи.

2.3. Причини та умови пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів

Створення ефективної системи запобігання кримінальним правопорушенням передбачає повне й всебічне вивчення як самої злочинності у

цій сфері, так її причин та умов. Адже впливати необхідно перш за все на те, що породжує й зумовлює розвиток злочинності. При цьому слід враховувати й те, що пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів як різновид транспортних правопорушень має складний багаторівневий причинний комплекс, що й визначає складність їх вивчення.

Вивчення причинного комплексу обумовлено тим, що в разі розкриття причин злочинності, конкретної дії в сучасному суспільстві з'явиться можливість розробити та здійснити ефективні заходи боротьби з цим негативним явищем. Однак, до цього часу немає єдиного підходу при визначенні причин злочинності через наявність багатьох чинників, які обумовлюють таке явище як злочинність.

Філософська категорія причинності відображає один із найбільш загальних, фундаментальних законів буття. Він поширюється на всі явища і процеси природи та суспільства – як індивідуальні, так і масові, включаючи ті, які носять імовірний характер. Причинність як генетичний зв'язок між окремими станами видів та форм матерії у процесах її розвитку та руху, сприяє виникненню будь-яких об'єктів та систем, і зміна їх якостей у часі має власну обумовленість у попередніх станах матерії. Ця обумовленість і називається причинами, а ті зміни, що ними викликані – наслідком. Сутність причинності проявляється в породженні причиною наслідку, обумовленого дією причини, але одночасно може сприяти й зворотній дії на причину. Причинність завжди всезагальна та об'єктивна, оскільки вона є різновидом закономірного зв'язку. Для неї притаманні всезагальна незворотність, просторова та часова безперервність і генетична характерність [127, с. 9; 31, с. 132]. Категорія причинності включає в себе такі поняття: причина, умова, наслідок (результат), зв'язок між причиною та наслідком (умовою і причиною, умовою і наслідком), зворотній зв'язок між наслідком і причинами (умовами).

У загальнонауковому розумінні причинна обумовленість кримінального правопорушення пов'язана з більшою сукупністю взаємопов'язаних та не взаємопов'язаних причин. Тому зв'язок між причиною і наслідком має

багатозначний та вірогідний характер, який полягає не тільки в цьому. Кожне кримінальне правопорушення є результатом дії багатьох причин, кожна причина може породжувати не один, а декілька наслідків. Вірогідний бік багатозначності причинного зв'язку полягає в тому, що при заміні будь-якої умови навіть при дії однієї і тієї ж причини, настає інший результат.

Якщо звернутися до загальнофілософських понять, то можна побачити, що причина – це «явище, яке безпосередньо зумовлює, породжує інше явище (наслідок). Причина, що є основою та сутністю наслідку, виступає в ролі похідного і визначального елемента взаємозв'язку явищ». Умови ж – «сукупність об'єктів (речей, процесів, відносин тощо), необхідних для виникнення, існування або зміни такого об'єкта» [277].

Спираючись на ці базові визначення, ми вважаємо правильною позицію тих авторів, які зазначають, що об'єктивною основою розрізнення причин від умов може служити генетичний характер причинно-наслідкового відношення. Дійсно, причина – динамічний, породжуючий фактор. Умови ж, хоча впливають на поведінку, не призводять до зміни, яка викликається причиною. Причина є активно діючим фактором, а умова – пасивним. Причинами злочинності у кримінології називають сукупність соціальних явищ і процесів, що детермінують злочинність як наслідок. З'ясування причин вчинення кримінальних правопорушень передбачає необхідність встановлення сукупності явищ і процесів, що перебувають зі злочинністю та злочинами в причинно-наслідкових і обумовлюючих зв'язках. Отже, причини злочинності – це явища суспільного життя, що її породжують, підтримують існування, викликають зростання або зниження [167, с. 13].

При виборі підходу у вивченні детермінант пошкодження шляхів сполучення та експлуатації транспорту можуть будуть використані класифікації, які, на наш погляд, допоможуть глибше дослідити цей кримінальний феномен і сприятимуть розробленню заходів, необхідних для належного запобігання протиправній поведінці на дорогах.

Для досягнення поставлених завдань дослідження насамперед слід

дотримуватися детерміністського пояснення протиправної поведінки, що спрямована на пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, а не каузального. Відповідно до детерміністського підходу будь-які кримінальні правопорушення завжди пов'язані з об'єктивно існуючими процесами і явищами життя сучасного суспільства. Згідно з каузальним підходом аналіз механізму протиправної поведінки зводиться до розгляду виключно технічних причин або до обмеження тим фактом, що той, хто заподіює шкоду – злочинець. Так, І. К. Шахриманьян ототожнював детермінанти розглядуваних кримінально карних діянь із видами порушень безпеки руху та експлуатації транспортних засобів, вважаючи, що найбільш поширеними причинами є: перевищення швидкості, виїзд на смугу зустрічного руху, керування транспортним засобом у нетверезому стані тощо [299].

Названі вище дослідники мають праві, вважаючи, що причини кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху варто розглядати каузально. Водночас, відповідно до детерміністського розуміння причинного комплексу розглядаються явища, які породжують правопорушення, а не причини чи умови настання протиправного наслідку. Слід погодитися з О. І. Коробеєвим, який відрізняє причини та умови кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту від причин змін у їх стані, динаміці або структурі [128, с. 130]. Зазвичай фактори, що породжують розбіжності в показниках явищ, ще не є причинами самих явищ, хоча між ними й може існувати взаємозв'язок.

Причини у зміні показників цього виду кримінальних правопорушень найчастіше не є детермінантами самих цих правопорушень, тому що нерідко породжуються супутніми факторами. Це можуть бути особливості місця, часу або, наприклад, зміни кількості транспортних засобів за певний час і певному регіоні.

Механізм впливу факторів досить складний, тому про вплив того чи іншого фактору можна говорити лише умовно, оскільки позитивний або негативний вплив тієї або іншої сторони суспільного життя залежить від

конкретної комбінації факторів. Вплив криміногенних факторів, а іноді й вплив наслідків їх розвитку полягає в тому, що вони об'єктивно сприяють вчиненню кримінальних правопорушень.

На наш погляд, причини збільшення кількості кримінальних порушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту здебільшого пов'язані з кризовими явищами в організаційному й правовому забезпеченні безпеки шляхів сполучення і транспортних засобів, що мають тимчасовий та локальний характер. Подолання цих кризових явищ викликає зниження рівня аварійності. Зокрема, причини зростання рівня розглянутих кримінальних правопорушень у 2010–2019 рр. можна пояснити невиправдано м'яким ставленням влади до порушників безпеки руху та експлуатації транспорту.

Вивчення процесів детермінації та причинності пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів пов'язано насамперед з відповіддю на питання: як, чому вони існують та розвиваються, які соціальні, економічні та інші обставини виступають причинами, що їх породжують; які особливості умов сприяють прояву причин та настання кримінального результату у вигляді одного чи декількох кримінальних правопорушень цього виду; і, звичайно, які особливості взаємодії всіх цих явищ в їх інтеграційному поєднанні.

Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів є складовою частиною цілісного явища злочинності, а саме – кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, і визначається системою соціально-економічних відносин. Водночас, для взаємодії системи і кримінальних правопорушень, що ми досліджуємо, характерні певні особливості, які полягають у тому, що на відміну від багатьох інших видів протиправних діянь пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів органічно пов'язані з соціально-економічною системою, її відносинами. Специфіка детермінант пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів полягає в їх взаємній обумовленості. На характер цього зв'язку здійснюють опосередкований або безпосередній вплив численні та різноманітні сфери державного та суспільного життя, їх стан, спрямованість, зміст. Серед

них особливу роль відіграють сфери:

– формування державної політики, поглядів, ідей, концепцій безпеки шляхів сполучення – організації, перетворення, забезпечення безпеки; вирішення питання про рівність безпеки та захист принципу вибірковості, пріоритетність при здійсненні системи захисту та недопущення настання негативних наслідків;

– практичною діяльністю держави, тобто уповноважених осіб та організацій, органів, посадових осіб, що відповідають за проведення в життя ідей, концепцій, прийнятих державою щодо безпеки шляхів сполучення і транспортних засобів;

– культури, науки, освіти, морального виховання, включаючи правове, масової інформації, тобто ті сфери, що дають можливість активно впливати на суспільство та людей, формувати погляди щодо безпеки шляхів сполучення: утвердження загальнолюдських установок стосовно безпеки окремої особи та невизначеного кола осіб або ж утвердження егоїстичних, корпоративних, станових, корисливих установок та інтересів.

До числа сфер, що мають особливе значення, необхідно віднести і такі сфери: соціальну; правотворчу та правозастосування в галузі, що належить до сфери безпеки транспорту, її захисту, безпосередньою боротьбою з посяганням на шляхи сполучення і транспортні засоби; організація та здійснення системи запобіжних заходів щодо цих кримінальних правопорушень.

При цьому не потрібно забувати про вплив таких категорій, обумовлених історією народу та держави, як наступництво поколінь, стійкість соціальної психології та громадських установок щодо безпеки на шляхах сполучення і транспортних засобах, у тому числі до приватної власності; традиції, звички, національно-демографічні та територіальні особливості, пов’язані з відношенням до безпеки інших осіб, майна, навколишнього природнього середовища. І саме ці категорії, їх вплив на стан та розвиток кримінальних правопорушень, що посягають на шляхи сполучення і транспортні засоби, досить специфічні.

Виявлення детермінант, які сприяють вчиненню кримінальних правопорушень, важливо для розроблення необхідних профілактичних заходів. Підсумовуючи, можна зробити висновок про те, що їх основними детермінантами є: низькі темпи розвитку економіки; погіршення фінансового стану як окремих груп підприємств, так і цілих галузей вітчизняного господарства; зростання обсягу імпорту, погіршення його структури, позбавлення вітчизняного виробника можливостей реалізувати себе на внутрішньому ринку; зниження інвестиційної активності; підвищення соціального та дотаційного навантаження на бюджети всіх рівнів; низький матеріальний і духовний рівень життя переважної частини населення України.

Стратегічною метою розвитку України є побудова сильної та сучасної європейської демократичної держави з потужною економікою для забезпечення гідного життя кожного громадянина. Сучасні світові тенденції розвитку економіки свідчать про постійне підвищення вимог до якості транспортних послуг та послуг зв'язку, розширення їх переліку, забезпечення безпеки та екологічності перевезень. Водночас рівень транспортного обслуговування економіки і населення на сьогодні є нижчим, ніж у розвинутих державах світу. Потребує оновлення більша частина комунального транспорту та рухомого складу залізничного транспорту, що може бути забезпечено за рахунок продукції вітчизняного виробництва [209].

Серед комплексу факторів, що обумовлюють розповсюдження суспільно небезпечної поведінки і, як наслідок пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, основними є фактори економічного характеру. Але не потрібно значно абсолютизувати переважний вплив економічного фактору як на рівень, так і на структуру кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Відносини між економічними процесами та певним станом злочинності мають складні неоднозначні залежності.

Складність транспортної ситуації в державі обумовлюється процесами, які, з однієї сторони, пов'язуються із забезпеченням потреб вітчизняної економіки в транспорті, з іншої сторони, таке забезпечення здійснюється на

низькому рівні безпеки, що не відповідає сучасним вимогам.

Також важливу роль відіграють процеси подолання структурного дисбалансу, відсутності технологічної модернізації, послідовного формування економічної бази для соціальних перетворень, і результатом чого є, економічна криза, яка негативно вплинула на транспортну галузь.

Проте найгіршою є ситуація з якістю автомобільних шляхів. Мережа автомобільних доріг задовольняє лише базові потреби економіки та населення в перевезеннях. При цьому лише 375 км швидкісних доріг України відповідають міжнародним нормам, що несе не лише економічні збитки, але й ризики безпеки: щодоби в дорожньо-транспортних пригодах (ДТП) гине в середньому 20 осіб і 200 отримують травми, щорічні збитки від ДТП становлять 1,4–3,5 % ВВП.

При аналізі соціально-психологічних факторів необхідно визначити, що в суспільстві відбулася зміна цінностей. Матеріальне благополуччя, незалежно від способів його досягнення, визначає цінність людини у значно більшій мірі, ніж праця. Різке зростання багатства вузького кола осіб породжує не тільки заздрощі, але й прагнення отримати такі ж або сурогат таких благ. Користь формує та визначає поведінку багатьох верств населення. Саме користь – найбільш характерна ознака досліджуваних злочинів. Моральним критеріям поведінки людини держава не приділяє значної уваги, переклавши обов’язок розвивати та реалізовувати у свідомості людей заповіді «Не вбий», «Не вкради» на конфесії. Однак не можна вважати, що на сьогодні релігійні організації та їх догми стали внутрішньою потребою суспільства. Повинні працювати закладені такі положення Конституції, як свобода вибору діяльності та професії, право на освіту, соціальне забезпечення та відшкодування завданої шкоди злочинними діями тощо.

Збільшення коефіцієнту соціальної різниці, різке розшарування суспільства на заможних та бідних, як свідчить світовий досвід, у всі часи породжує значний зріст аморалізму та злочинності [114, с. 398].

У розрізі регіонів України за даними обстеження Департаменту

бюджетної політики та соціального захисту апарату Федерації профспілок України у 2018 році найвищий рівень бідності за відносним критерієм мали Тернопільська (41,2 %), Рівненська (40,4 %), Сумська (40,1 %) області. Найнижчий рівень бідності в місті Києві (7,5 %), а також у Харківській (15,3 %), Запорізькій (17,7 %) областях.

Результати нашого дослідження підтверджують, що пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів обумовлено поляризацією доходів, інфляцією, економічною нестабільністю, невлаштованістю та злиденністю деяких категорій населення. Нині Україна бідна держава за рівнем та якістю життя свого населення: приблизно 35 % громадян України живуть за межею бідності. Третина погано харчується, не має нормального житла, можливостей достойно проводити вільний час та мати відпочинок. Люди живуть з відчуттям повної безнадії, неможливості щось змінити у своєму житті [147; 187; 216; 84].

На розвиток тенденцій кримінальної ситуації впливає також система соціального контролю над злочинністю, яка в період здійснення реформ суттєво послаблена, у результаті чого значна частина кримінального середовища вийшла з під контролю держави. Сьогодні застосовуються певні кроки до відновлення зруйнованих елементів соціального контролю, але цій діяльності заважає низка об’єктивних та суб’єктивних причин. Однією зі складних перепон для формування нової системи соціального контролю необхідно вважати падіння престижу правоохоронної діяльності, втрату поваги до правоохоронних органів значної частки населення. Багато громадян впевнені, що поліція працює неефективно, не виконує функцію гаранта безпеки та захисту прав громадян, а інколи і самі виступають у ролі їх порушника.

На ситуацію, що склалася, суттєво впливає потенціал правоохоронних органів, що здійснюють запобіжну діяльність, виявлення, реєстрацію, розкриття, розслідування кримінальних правопорушень, що посягають на шляхи сполучення і транспортні засоби, а також судів. Обмеженість ресурсного забезпечення правоохоронної та судової систем знижує їх профілактичні можливості.

Учиненню досліджуваних кримінальних правопорушень сприяє високий рівень тривожності людей, які не впевнені у завтрашньому дні, а тому готові до вчинення корисливих дій, щоб відвести від себе проблеми матеріального характеру, що обумовлено високим рівнем безробіття в країні. Особливості попиту та пропозиції праці визначаються насамперед потребами економіки, її галузевою і регіональною структурою, але існує зворотній зв'язок, коли попит або пропозиція праці впливає на її ціну, тобто на рівень заробітної плати. В Україні попит на працю диктує експортно орієнтована економічна модель, що грунтується на низьких технологічних укладах і дешевій робочій силі. Ця модель склалася в період тривалої трансформаційної кризи 1990-х років і досі не зазнала принципових змін. Економічне зростання 2000–2007рр. зумовлювалося не вдосконаленням структури національної економіки, а переважно сприятливою зовнішньоекономічною кон'юнктурою і так само грунтувалося на використанні дешевої робочої сили як конкурентної переваги. Цьому відповідав і високий рівень централізації формування заробітної плати в поєднанні з досить жорсткими правилами найму/звільнення працівників, які призводили в кінцевому підсумку до поширення прихованого безробіття (фіктивної зайнятості), тінізації зайнятості та виплат заробітної плати [45].

Оцінка можливості використання праці є складною. З однієї сторони, це пов'язано з тим, що держава передбачає надання обов'язкової середньої освіти, створює умови для отримання вищої освіти, а, з іншої – сторони, існують недоліки у сфері професійної освіти, обмеженість у працевлаштуванні громадян. Про це свідчать результати досліджень із усіх осіб, що отримали освіту, 20,0 % зайнятих працюють за спеціальністю, 40,0 % – змінюють спеціальність [239, с. 76].

Конкурентоспроможність[11] може визначатися як зумовлене економічними, соціальними та політичними факторами становище національного товаровиробника на внутрішньому та зовнішньому ринках.

[11]Конкурентоспроможність може визначатися як зумовлене економічними, соціальними та політичними факторами становище національного товаровиробника на внутрішньому та зовнішньому ринках.

В умовах відкритої економіки вона також означає міру здатності національної економіки (або окремої галузі, компанії) витримувати тиск міжнародної конкуренції на власному (внутрішньому) ринку та ринках третіх країн. Рівень конкурентоспроможності України можна отримати із згадуваного вище Глобального індексу конкурентоспроможності. Доцільним є порівняння позицій України з відповідними позиціями розвинутих, а також постсоціалістичних країн – оскільки такі порівняння дають можливість визначити як переваги, що має Україна, так і недоліки, які потребують усунення. Із 131 країни, охопленої дослідженням, Україна посіла 73 позицію, поступившись не лише всім постсоціалістичним країнам ЦСЄ і Балтії, але й Росії (58 позиція), Казахстану (61), Узбекистану (62) та Азербайджану (66 позиція) [269].

Хотілося б звернути увагу не тільки на економічний стан нашої держави, рівень розвитку транспорту, але й на рівень підготовки кадрів і систему освітніх закладів, ефективність їх діяльності у сфері підготовки до майбутнього вибору професії. Рівень освіти населення є одним із визначальних чинників розвитку економіки та культури будь-якої країни світу. Завдяки його стрімкому підвищенню низка країн отримали шанс втілити у власну економіку досягнення науково-технічного розвитку та перемістити центри наукоємного виробництва до себе. Першою ланкою до підготовки фахового спеціаліста є базові знання, які дає середня освіта [94].

В Україні повна загальна середня освіта є обов’язковою для всіх громадян держави, фінансування якої гарантовано українським законодавством. Загальноосвітні навчальні заклади мають досить розвинуту мережу, що загалом здатна задовольнити освітні потреби дітей та підлітків шкільного віку. За останні 20 років матеріальна база шкіл зазнала суттєвого зношення, нові школи будуються не так часто, а велика кількість застарілих шкільних приміщень перебуває в аварійному стані, особливо у сільській місцевості. У містах виникають приватні заклади нового типу, значного скорочення зазнали школи, які працювали у дві зміни. Шкільна освіта на селі погіршилась в силу

зменшення чисельності учнів, аварійності шкіл не належного матеріально-технічного, а часто й методичного забезпечення [217].

Найвищий наш показник – рівень освіти – завжди позитивно впливав на імідж країни, адже за світовим рейтингом грамотності Україна посідає 29 місце. Проте економічні показники, які визначають рівень життя населення (0.615 – Україна порівняно з Білорусією – 0.723), негативно позначаються на індексі розвитку людського потенціалу, відкидаючи нашу державу в рейтингу до середньостатистичних показників латиноамериканських держав [85].

Також в державі не створюється умов для отримання доступних та якісних медичних, соціальних послуг. Все це і спричиняє низький рівень життя громадян. Це підтверджується проведеним обстеженням індексу людського розвитку. За 2018 рік Україна отримала значення ІЛР 0,750, що відносить її до високої категорії людського розвитку — 88 позиція зі 189 країн і територій. ВНД на душу населення України скоротився приблизно на 25, % в період між 1990 та 2017 роками [73].

Зважаючи на негативну динаміку рейтингу серед країн світу за досліджуваним індексом, стає зрозумілим, що за умови погіршення якості освіти (доступності), збереження сучасного стану економіки та медицини, географічно розташована в Європі, Україна надалі поступатиметься у світових рейтингах країнам з менш розвинених частин світу [85].

При аналізі детермінації конкретної дії неможливо визначити всі зовнішні і внутрішні чинники, які мають відношення до цього. Із сукупності виділяють фактори, що здатні викликати мотиви конкретного злочину і спонукати особу діяти саме так, а не інакше. У профілактичному плані їх нейтралізація призводить до зміни поведінки особи в корисному для суспільства напрямі. Дослідження цих детермінант проводять на двох рівнях: на рівні чинників, які безпосередньо стосуються дефектів соціалізації особи і формування її антисоціальних властивостей; на рівні внутрішнього процесу мотивації і виникнення рішення вчинити злочин. За допомогою цього можливо розкрити весь механізм поведінки осіб, що пошкодили шляхи сполучення та транспортні

засоби, комплексно підійти до вивчення складного процесу її детермінації.

Взаємодія об'єктивних і суб'єктивних чинників визначається послідовністю елементів «ситуація» — «особа» — «дія» і реалізується у таких видах: 1) коли для особи характерна протиправна мотивація і ситуація тільки реалізує протиправні нахили особи, й особа створює ситуацію для вчинення кримінального правопорушення; 2) коли особі характерно позитивне ставлення до протиправної поведінки і вона використовує ситуацію, що склалася, для вчинення кримінального правопорушення; 3) коли для особи не характерна протиправна поведінка і сама ситуація, що обумовлює вчинення кримінального правопорушення.

Важливе значення для дослідження протиправної поведінки мають конкретні життєві обставини, що призвели до вчинення протиправних дій. Під конкретною криміногенною ситуацією розуміють сукупність зовнішніх (об'єктивних) обставин, у яких опинилася людина і які впливають на її свідомість, почуття, волю, з урахуванням яких особа приймає рішення вчинити дію, що утворює склад кримінального правопорушення або призводить до злочину. Роль ситуації у правопорушенні значною мірою залежить від того, яка група факторів визначає «обличчя» цієї ситуації і домінує в ній. Проте в кінцевому підсумку вибір варіанта поведінки залежить від індивідуального рішення, оскільки вчинки людей не є механічною реакцією на вплив ситуацій.

За результатами нашого дослідження на підставі змісту поведінки особи можна виділити такі види криміногенних ситуацій, що сприяли пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів:

а) проблемна ситуація, за якої людина стикається з певними труднощами а) ситуація, за якої в особи виникають труднощі при досягненні певної цілі; б) ситуація, за якої мотивація не є вирішальною в діяльності суб'єкта; в) ситуація, коли саме мотивація обумовлює прийняття особою рішення діяти певним чином; г) ситуація, що реалізується при конфлікті учасників і призводить до вчинення правопорушення.

На нашу думку, особливу увагу необхідно приділити дослідженню

сукупності всіх обставин, які вплинули на рішення особи вибрати протиправний варіант поведінки, досліджуючи ситуацію як складовий елемент механізму протиправної поведінки. За результатами нашого дослідження рішучість вчинення кримінального правопорушення була обумовлена впливом трьох основних факторів: 1) протиправних поглядів особи; 2) конкретної життєвої ситуації; 3) усвідомлення особою наслідків протиправних дій. І саме взаємодія таких факторів спричинила пошкодження особою шляхів сполучення і транспортних засобів. У момент вчинення правопорушення особа діє в певній життєвій ситуації, під якою розуміють об'єктивні обставини в житті особи, що впливають на неї безпосередньо в момент вчинення кримінального правопорушення. Дія як психологічна категорія визначається орієнтувальними, психологічними і сенсомоторними особливостями суб'єкта. Серед чинників, що детермінують дії особи, яка пошкодила шляхи сполучення і транспортні засоби, значне місце належить психічним якостям людини, що забезпечують певну незалежність поведінки особи від випадкових впливів та відбивають розумову та практичну самостійність. Індивідуально-психологічні особливості особи зумовлюють специфічні дії, особливості прийомів та операцій, яким властиві індивідуальні ознаки. Діяльність злочинця відбиває відповідну схему зв'язку та відносин елементів, які встановлюють єдину структуру протиправної діяльності. Конкретна життєва ситуація містить об'єктивний зміст, який визнається подіями, що відбулися, та суб'єктивне значення, яке залежить від того, наскільки така ситуація пов'язана з інтересами та метою конкретної особи. При вчиненні досліджуваного кримінального правопорушення ситуація може не тільки визивати зміни в поведінці людей, але й виступати причиною перебудови особи. Проходячи через свідомість особи, конкретна життєва ситуація вступає у зв'язок з особистісними якостями – прагненнями, можливостями, ціннісними орієнтаціями, які породжують нові потреби людини. У процесі формування особа зазвичай, перебуваючи в одному і тому ж середовищі, переходить з однієї до іншої ситуації. Кожна наступна ситуація не стає для особи випадковою (навіть тоді, коли особа не усвідомлює, як і чому

виникла така ситуація) і для неї вже визначено спосіб вирішення такої ситуації або передбачено вибір поведінки. Зіткнувшись перед вчиненням кримінального правопорушення з уже відомою ситуацією, особа має можливості не тільки продублювати минулі власні дії, але й розробити модель поведінки на майбутнє. Ситуації, що минули, закріплюються в характері особи і як би перетворюються на вирішальні. Кожна ситуація сприймається вже автоматично. Утім, якщо виникає нова ситуація, вона обумовлює аналіз співвідношення різних можливих наслідків, обираючи при цьому ту чи іншу поведінку, яка є більш сприятливою.

Особа потрапляє в певні ситуації, які окреслюються впливом середовища. І зрозуміло, що значний вплив на поведінку особи в ситуації відіграє вплив соціальної групи, до якої вона належить, а також її роль в такій групі. Саме тому належність до певної соціальної групи формує мотив вчинення кримінального правопорушення, вибір мети і засобів її досягнення.

Матеріали дослідження кримінальних справ та кримінальних проваджень дали можливість виділити два типи ситуацій, які обумовили мотивацію особи, що пошкодила шляхи сполучення і транспортні засоби:

1. Ситуації, що були створені самою особою з метою полегшення вчинення кримінального правопорушення. Ця ситуація є результатом свідомого конкретного вольового акта, який виникає в результаті взаємодії трьох складових причинного зв'язку – минулого, теперішнього і майбутнього. Минуле відображає весь життєвий досвід особи та його особливості, теперішнє – ситуацію, яка була створена особою для вчинення кримінального правопорушення, майбутнє виступає у виді уявної моделі їх взаємодії та наслідків. При підготовці такої ситуації особа займається реалізацією сформованого протиправного наміру, що втілюється в окремих практичних діях суб'єкта – вивчення обставин, за яких він буде діяти, вивчення власних можливостей, спроможність осіб з якими він вчинятиме кримінальне правопорушення. На цьому етапі відбувається окреслення власних дій, дій інших осіб, їх послідовне виконання, готування знаряддя і способу вчинення

кримінального правопорушення, способу застосування знаряддя, усунення можливих перешкод, способів маскування слідів протиправних дій.

2. Ситуації, що обумовлені недоліками організаційно-управлінського характеру (відсутність охорони, об'єкта, сигналізації). Саме такі ситуації і створюють у суб'єкта невірну уяву про доступність та безкарність вчинення кримінального правопорушення. При вивченні кримінальних справ та кримінальних проваджень особливої уваги заслуговує точка зору злочинців на можливість і безкарність вчинення кримінального правопорушення. Вони навіть не усвідомлюють наслідків власних дій, виправдовуючи власну поведінку безгосподарським ставленням до майна.

Вивчення взаємодії особи й ситуації дає нам можливість знати приховану причину кримінального правопорушення, дати, з однієї сторони, оцінку якостям і установкам особи, а з іншої – визначити роль і значення конкретних життєвих ситуацій у формуванні протиправних намірів і вчинення кримінального правопорушення.

Висновки по 2 розділу

За результатами проведеного нами дослідження необхідно визначити загальні тенденції та динаміку пошкодження шляхів сполучення. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту було вчинено у 2009 р. – 14 927, 2010 р. – 12 902 (-13,6 %); 2011 р. – 13 831 (+6,7 %), 2012 р. – 13 894 (+0,45 %), 2013 р. – 19 722 (+29,5 %), 2014 р. – 24 700 (+25,2 %), 2015 р. – 24 035 (-2,7 %), 2016 р. – 26 170 (+8,9 %), 2017 р. – 22 090 (-15,6 %), 2018 р. – 17 485 (-20,8 %), 2019 р. – 17 210 (-1,6 %), 2020 р. – 15795 (-8,2) [235].

Зареєстровано пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів у 2010 р. – 431, 2011 р. – 465 (+7,3 %), 2012 р. – 392 (-18,6 %), 2013 р. – 304 (-26,9 %), 2014 р. – 380 (+20,0 %), 2015 р. – 157 (-58,8 %), 2016 р. – 81 (-48,4 %),

2017 р. – 98 (+21 %), 2018 – 126 (+28,6 %), 2019 – 127 (+0,8 %), 2020 р. – 103 (-18,8 %) [235].

У структурі кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів становлять у 2010 р. – 3,3 %, 2011 р. – 3,36 %, 2012 р. – 2,8 %, 2013 р. – 1,5 %, 2014 р. – 1,5 %, 2015 р. – 0,65 %, 2016 р. – 0,3 %, 2017 р. – 0,44 %, 2018 р. – 0,72 %, 2019 р. – 0,73 %, 2020 р. – 0,65 % [235]. Утім, незважаючи на невелику частку досліджуваних кримінальних правопорушень у структурі так званих транспортних правопорушень, завдана шкода вираховується значними збитками (за офіційними даними в середньому кожного року матеріальна шкода тільки залізниці становить від 600 тис. грн до 800 тис. грн).

Найбільша кількість правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту вчиняється у великих містах та промислових регіонах, що підтверджується даними офіційної статистики – Київ, Київська, Донецька, Дніпропетровська, Харківська області.

Починаючи з середини 2014 р., відбуваються зміни в офіційній статистиці, що обумовлені відсутністю можливості аналізувати стан досліджуваних злочинів на значній території країни – непідконтрольних територіях. Відповідно до цього відбувається зменшення кількості зареєстрованих пошкоджень шляхів сполучення і транспортних засобів. Також зменшення зареєстрованих кримінальних правопорушень кваліфікуються за ч. 1 ст. 185 КК України, що підтверджується аналізом вироку суду за ст. 277 та результатами опитування співробітників слідчих підрозділів.

Результати дослідження дали можливість виділити основні характеристики осіб, що пошкоджують шляхи сполучення і транспортні засоби. Дії винних осіб характеризуються прагненням отримати матеріальну вигоду (72,7 %), і бажанням покращити власне матеріальне становище (27,3 %). Виправдовувальна оцінка вчинених кримінальних правопорушень у половини опитаних осіб становить незначну частку, більша частина засуджених визнає провину та розкаюється – 89,7 %, вини не визнають та розкаюються – 0,7 %,

особи, що не визнали власну вину, обґрунтовують власну поведінку складною, навіть критичною життєвою ситуацією . Цікаво те, що серед осіб, які визнали свою вину, 9,6 % зробили це тільки після консультацій із захисником.

Результати нашого дослідження дають можливість виділити типи осіб, що пошкоджують шляхи сполучення і транспортні засоби: 1) деструктивний тип – це особи з переважаючою негативною спрямованістю, які відрізняються правовим нігілізмом, низькою загальною та моральною культурою, протиправною установкою; 2) звичний тип – особи з переважно негативною спрямованістю особистості, які характеризуються значною деформацією у структурі соціальної спрямованості, позитивні компоненти слабко виражені, соціально-психологічні якості особи нестійкі, для них характерні протиріччя; 3) нестійкий тип – особи з нестійкою негативною спрямованістю. Для цього типу не характерна наявність стійких або значних деформацій у структурі спрямованості особи; 4) випадковий тип – особи, що вчиняють кримінальне правопорушення в силу складної критичної життєвої ситуації. Вони характеризуються легковажним ставленням до соціальних норм, що регулюють поведінку у суспільстві. Кримінальні правопорушення вчиняються ними не тому, що ситуація має вирішальне значення, а саме тому, що вони потрапляють в жорстку залежність від ситуації, не знаходять правового способу для її вирішення.

Специфіка детермінант пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів полягає у їх взаємній обумовленості. На характер цього зв’язку здійснюють опосередкований або безпосередній вплив численні та різноманітні сфери державного та суспільного життя, їх стан, спрямованість, зміст, ступінь впливу на суспільство. Серед них особливу роль відіграють:

1) детермінанти економічного характеру (відсутність необхідного фінансування транспортної інфраструктури, неефективність інвестиційних проєктів, зношеність матеріально-технічної бази транспортної галузі, відсутність модернізаційних програм транспортної інфраструктури); 2) детермінанти соціального характеру (низький рівень соціального захисту,

доступність професійно-технічної освіти, доступність закладів охорони здоров'я, реалізація соціальних гарантій держави); 4) недоліки в організаційно-управлінській діяльності (відсутність оновлення транспортної інфраструктури, недостатнє бюджетне фінансування, відсутність єдиної стратегії щодо розвитку єдиної транспортної системи); 5) проблеми правозастосовної діяльності; 6) особистісні фактори (взаємодія об'єктивних і суб'єктивних чинників, які складаються з послідовних елементів «ситуація» — «особа» — «дія», і реалізуються у криміногенній ситуації, що сприяє пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів, а саме: а) ситуація, за якої в особи виникають труднощі при досягненні певної цілі; б) ситуація, за якої мотивація не є вирішальною в діяльності суб'єкта; в) ситуація, коли саме мотивація обумовлює прийняття особою рішення діяти певним чином; г) ситуація, що реалізується при конфлікті учасників і призводить до вчинення правопорушення).

РОЗДІЛ 3
ЗАХОДИ ЗАПОБІГАННЯ ПОШКОДЖЕННЮ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ І ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

3.1. Загальносоціальні заходи запобігання пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів

Запобігання злочинам є основним завданням, яке покладається на всі інститути держави, має комплексний характер й передбачає використання не тільки правових, але і інтеграційних досягнень різноманітних напрямів наукових знань. В основі такої діяльності лежать заходи, спрямовані на усунення причин та умов злочинності, вірогідності вчинення задуманих кримінальних правопорушень шляхом розроблення і здійснення цілеспрямованих заходів [211, с. 14]. У кримінологічній науці сформувалася система запобігання кримінальним правопорушенням, що постійно розвивається. Основним завданням такої діяльності є не тільки недопущення вчинення правопорушень, але й захист життєво важливих інтересів держави та громадян від різних видів загроз.

У сучасних умовах особливого значення набуває діяльність державних органів, спрямована на нейтралізацію криміналізації суспільства, усуненню соціальних протирічь, що обумовлюють злочинність, а також захист прав громадян та недопущення по стосовно них протиправних посягань.

Саме завдяки системі запобіжної діяльності держава має можливість з мінімальними витратами реалізовувати свою політику у сфері забезпечення прав і свобод громадян, їх безпеки. Комплексна запобіжна діяльність включає в себе і розв’язання соціальних протирічь, і недопущення протиправної поведінки окремих осіб. Включаючи в себе різні за змістом та обсягом

превентивні заходи, запобіжна діяльність охоплює широку сферу суспільно-правових відносин. Учені пропонують це державницьке питання називати кримінологічною політикою, що спрямована на необхідні правові, економічні, соціальні, психологічні, управлінські передумови для запобігання злочинності [46, с. 124-130].

Важливість кримінологічної політики обумовлюється тими завданнями, які стоять перед нею – адекватне реагування держави на стан криміногенного потенціалу суспільства і його злочинних та інших суспільно небезпечних проявів [48, с. 192-203; 33, с. 118-143; 34, с. 82-90].

Заходи загальносоціального запобігання визначають основний зміст впливу на злочинність. Саме тому система запобіжних заходів повинна бути спрямована на вирішення завдань двох рівнів: 1) вплив на макросередовище (зменшення кількості вчинених правопорушень у державі, зменшення рівня суспільної небезпеки кримінальної протиправності; зміна та покращення умов життя громадян України, їх зайнятість, соціальний контроль та соціальне забезпечення); 2) вплив на мікросередовище (організація та забезпечення нейтралізації причин та умов протиправної поведінки певних соціальних груп та застосування стримуючих запобіжних заходів; виявлення осіб, поведінка яких дає підстави прогнозувати реальну можливість вчинення кримінального правопорушення, і застосування до них коригуючого впливу).

Розвиток запобігання як системи заходів, що має як безпосередній так і опосередкований характер, є необхідною умовою державної політики [52, с. 240].

Загальносоціальне запобігання реалізується на рівні всієї держави, але воно також безпосередньо пов’язано зі спеціально-кримінологічними заходами. Така взаємообумовленість дає можливість ефективнішого впливу під час розроблення та застосування запобіжних заходів.

У сучасних умовах вплив на причини та умови, що сприяють пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів, здійснюється у формі соціального управління достатньо широкого кола заходів, які розробляються та

реалізуються централізовано, на основі єдиної політики та за єдиними вимогами.

Так, відповідно до Програми діяльності Кабінету Міністрів України відбувається запровадження нових підходів до оцінки загроз у сфері національної безпеки, та вдосконалення системи державного стратегічного планування і прогнозування з метою виявлення та запобігання виникненню кризових ситуацій» [208].

У сфері забезпечення розвитку транспорту передбачається розвиток мережі міжнародних транспортних коридорів та пріоритетних сполучень; впровадження європейських стандартів будівництва, реконструкції, ремонту та утримання доріг; посилення контролю за дотриманням норм вагового навантаження; закріплення норм щодо гарантійного обслуговування як обов'язкової умови контрактів.

Ефективне використання інфраструктури, залучення інвестицій для розвитку стратегічних об'єктів є метою забезпечення їх конкурентоспроможності та збільшення обсягів перевалки товарів. Діяльність Міністерства інфраструктури спрямована на зміну системи управління дорогами, зокрема це стосується передачі доріг місцевого значення до сфери управління місцевих органів виконавчої влади (разом з відповідними джерелами фінансування), розмежування функцій замовника та виконавця робіт з будівництва, реконструкції, ремонту та експлуатації доріг [208].

Особливу увагу вказаній проблематиці приділялось і на парламентських слуханнях «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху», на яких зазначено необхідність законодавчого забезпечення врегулювання питань транспортної сфери. У них наголошено на нагальності проведення в Україні комплексної реформи безпеки дорожнього руху та створення органу, який відповідав би за його безпеку [206]. Але всю увагу при визначенні наявних проблем та способів їх вирішення при забезпеченні безпеки руху спрямовано на дорожній рух. Зрозумілим є те, що це найгостріша проблема в суспільстві. Про це свідчить стан аварійності в Україні.

Нині система державного управління на транспорті є складною, з дублюванням функцій на всіх рівнях управління. Це призводить до надзвичайно витратних методів господарювання з великою збитковістю та низькою ефективністю використання транспортної системи, продуктивність якої удвічі нижча європейської.

Наявні у сфері транспорту ризики, ослаблення системи державного регулювання і контролю у сфері економіки та критичний стан основних виробничих фондів у провідних галузях промисловості, системах життєзабезпечення, зокрема у сфері транспорту, відповідно до статті 7 Закону України «Про основи національної безпеки України» є основними загрозами національній безпеці в економічній сфері.

В основі здійснення заходів запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів покладено Закон України «Про транспорт», що визначає транспорт однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях [210]. Також у ст. 16 цього закону передбачено, що підприємства транспорту зобов'язані забезпечувати безпеку життя і здоров’я громадян, безпеку експлуатації транспортних засобів, охорону навколишнього природного середовища. Однак змісту заходів забезпечення безпеки на транспорті не визначено [210].

Необхідно зазначити, що відносини у сфері руху та експлуатації транспорту регулюються значною кількістю нормативно-правових актів, які було проаналізовано у І розділі дослідження. Не зважаючи на схожість правових приписів, окремі положення практично дублюються в нормативних актах щодо різних видів транспорту. І саме з прийняттям проєкту закону буде сформульовано єдині вимоги транспортної безпеки.

Законодавством про транспорт є нормативні акти, які визначають умови перевезень, порядок використання засобів транспорту, шляхів сполучення, організації безпеки руху, охорони громадського порядку, пожежної безпеки, санітарні та екологічні вимоги. Вони є обов’язковими для власників транспорту

і громадян, які користуються послугами транспорту та шляхами сполучення.

Основною метою державного управління в галузі транспорту є його безпечне функціонування [210].

Відповідно до визначеної мети органи управління транспортом сприяють органам влади і самоврядування у виконанні ними своїх повноважень щодо соціального та економічного розвитку транспорту, спільно з ними розробляють і проводять узгоджені заходи для забезпечення безперебійної роботи транспорту, координують роботу, пов’язану із запобіганням аваріям і правопорушенням на транспорті та ін.

Статтею 16 Закону України «Про транспорт» передбачено, що перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти повітряним, а в окремих випадках й іншими видами транспорту, підлягають обов’язковому контролю на відповідність їх вимогам безпеки в порядку, визначеному центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, дорожнього господарства та інфраструктури.

Контроль за додержанням законодавства на транспорті здійснюють відповідні органи виконавчої влади і органи місцевого самоврядування в межах своїх повноважень. Статтею 16-1 визначено, що державний нагляд (контроль) за діяльністю суб’єктів господарювання, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, юридичних та фізичних осіб проводиться шляхом планових, позапланових, рейдових перевірок (перевірка на дорозі). Планові та позапланові перевірки за додержанням суб’єктами господарювання, фізичними особами (на автомобільному транспорті – також фізичними особами) – (суб’єктами господарювання) та юридичними особами вимог законодавства про транспорт проводяться на підставі переліку питань, затвердженого центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, або центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті [210].

Суб’єктом загальносоціального запобігання пошкодженню шляхів

сполучення і транспортних засобів є Міністерство інфраструктури як головний орган у системі центральних органів виконавчої влади у формуванні та забезпеченні реалізації державної політики у сферах авіаційного, автомобільного, залізничного, морського і річкового, міського електричного транспорту та у сферах використання повітряного простору України та забезпечення безпеки руху, судноплавства, торговельного мореплавства (центральний орган виконавчої влади у сфері транспорту, дорожнього господарства [207].

У п. 4.1.36 Положення про Міністерство інфраструктури передбачено затвердження ним положення про систему управління безпекою на транспорті та відповідні галузеві програми у сфері безпеки. Але функції контролю у цьому положенні не визначено. Тому, на нашу думку, бажано передбачити не тільки здійснення координації та методичного забезпечення заходів як основних напрямів діяльності Міністерства інфраструктури, але й визначити функції контролю [207].

Саме на Міністерство інфраструктури як загальносоціального суб'єкта покладається вдосконалення національної системи безпеки у транспортній сфері відповідно до загальноєвропейських норм та стандартів ЄС. З метою покращення стану аварійності на транспорті Мінінфраструктури прийнято накази, що забезпечували заходи безпеки на автомобільному транспорті, судноплавства, польотів, залізничних переїздах та ін. В основу цих документів покладено забезпечення безпеки вітчизняного транспорту.

Під вимогою забезпечення транспортної безпеки необхідно розуміти комплекс заходів, спрямованих на недопущення реалізації будь-якої погрози життю та здоров'ю людини, майну. Саме заходи транспортної безпеки повинні захищати людину від злочинних дій та від некоректної роботи транспортного обладнання. Тим паче, що в Законі України «Про основи національної безпеки» визначено, що «національна безпека – захищеність життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства і держави, за якої забезпечуються сталий розвиток суспільства, своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація

реальних та потенційних загроз національним інтересам у сферах правоохоронної діяльності, боротьби з корупцією,…транспорту та зв'язку…». Тому і передбачено комплекс заходів, що протидіють загрозам національної безпеки – наявним та потенційно можливим явищам і чинникам, що створюють небезпеку життєво важливим національним інтересам України [205].

Досліджуючи проблему забезпечення транспортної безпеки, варто виділити два напрями заходів, спрямованих на недопущення посягань на безпеку функціонування транспортної інфраструктури та безпеку при експлуатації транспортних засобів. І тому розроблення категорії «*забезпечення безпеки транспортної інфраструктури України*» набуває особливого значення. На нашу думку, під категорією «*забезпечення безпеки транспортної інфраструктури України*» розуміється система заходів, що здійснюються підрозділами Національної поліції, Міністерством інфраструктури України, Державною службою України з питань безпеки на транспорті щодо усунення причин та умов посягання на шляхи сполучення та транспортні засоби, а також недопущення протиправного втручання в діяльність єдиної транспортної системи України.

В основі забезпечення транспортної безпеки повинні бути покладені заходи, що включають: 1) законодавче регулювання забезпечення безпеки на транспорті; 2) прогнозування потенційних об'єктів транспортної інфраструктури, яким може бути завдано шкоди (на основі аналізу пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів); 3) розроблення та затвердження технічних нормативів та правил щодо дотримання безпеки на транспорті; 4) реалізація заходів галузевого, міжгалузевого та державного контролю за дотриманням безпеки на транспорті; 5) взаємодія суб'єктів (Міністерство інфраструктури, Державної служби України з питань безпеки на транспорті, МВС України, підрозділів Національної поліції України та ін.) при розробленні та реалізації заходів запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Відповідно до наведеного під «протиправним втручанням у діяльність інфраструктури транспортної системи України» розуміється завідоме втручання в інфраструктуру транспортної системи України, що призводить до порушення нормальної роботи інфраструктури транспортної системи України або спричиняє небезпеку життю і здоров'ю людей чи інші тяжкі наслідки. Недопущення протиправного втручання в діяльність транспортної інфраструктури повинно покладатися на органи державної влади та управління, громадські організації, окремих громадян.

Результативність заходів запобігання злочинності, зокрема у питанні пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, залежить від ефективної діяльності державних органів, їх правового, кадрового, організаційного, фінансового, технічного та інформаційного забезпечення. Найважливішу роль у запобіганні кримінальних правопорушень відіграє стан державного управління та обов'язкової функції – державного контролю. Державний контроль є необхідним елементом управління, його обов'язкова функція, а також засіб, що дозволяє виявити проблеми, відхилення від встановлених норм, прийнятих рішень. Важливість контрольної функції полягає в тому, що за результатами контролю суб'єктами державного управління застосовуються корегуючи заходи, спрямовані на усунення причин та умов пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. Також необхідно зазначити, що запобіжна та антикриміногенна роль державного контролю підтверджується й міжнародними нормативно-правовими документами. Наприклад, у Лімській декларації керівних принципів контролю, що була прийнята Міжнародною організацією вищих контрольних органів, встановлено, що контроль – це невід'ємна частина системи регулювання, мета якої – виявлення відхилень від стандартів та порушень принципів законності, ефективності та економії витрат матеріальних ресурсів на ранній стадії. А саме – виявлення недоліків на ранній стадії сприяє можливості корекції превентивних заходів, спрямованих на недопущення порушень у майбутньому [137].

Недооцінка значущості державного контролю як ефективного механізму запобігання пошкодженню шляхів сполучення і безпеки транспорту є помилковою, оскільки він відіграє важливу роль у регулюванні політичних, соціально-економічних, криміногенних процесів.

Тому, аналізуючи положення Закону України «Про транспорт» і «Положення про Міністерство інфраструктури», на нашу думку, Положення про Міністерство інфраструктури необхідно внести доповнення до п. 4.5. Замість «здійснює нормативно-правове регулювання у сферах, які належать до його компетенції» визначити «*здійснення заходів контролю за безпекою єдиної транспортної системи*[12] *центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту*».

Здійснення заходів контролю сприятиме проведенню аудиту безпеки транспортної інфраструктури для того, щоб: 1) виявляти та контролювати шляхи сполучення та транспорт з високою потенційною вірогідністю пошкодження (детальний систематичний технічний контроль безпеки, обумовлений розрахунковими характеристиками шляхів сполучення, що охоплює всі стадії від планування до початкової експлуатації; 2) забезпечення безпеки єдиної транспортної системи (система заходів, що спрямована на постійний аналіз/моніторинг шляхів сполучення з можливими пошкодженнями та дефектами, що з метою забезпечення безпеки потребують поточного ремонту).

Проведене нами дослідження сприяло виявленню низки проблемних аспектів як у плані законодавчої регламентації відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, так і правозастосовної практики. Забезпечення сфери безпеки руху і транспортних засобів складне та багатопланове. Усі повинні дотримуватися встановлених вимог, нерідко зустрічаються випадки, однак коли в результаті порушення декількома особами

[12]Єдина транспортна система України становить: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування [210].

спеціальних правил з необережності завдається шкода. Безперечно, у подібних випадках необхідно ретельно встановлювати причинно-наслідковий зв'язок. Ще за радянських часів досліджувалося питання щодо диференціації кримінальної відповідальності за умисне та необережне пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів.

Необхідно зауважити, що практика свідчить про те, що найчастіші ситуації визначені у ст. 277 КК України, коли предмети приводяться в непридатний стан в результаті крадіжки. Особи, які вчинили крадіжку деталей транспортних засобів, притягуються до відповідальності за ст.ст. 185 та 194 КК України. Ця практика пояснюється тим, що за ст. 277 КК України необхідно настання тяжких наслідків та завдання шкоди здоров'ю (середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження). А тому в більшості випадків особа, що пошкодила шляхи сполучення і транспортні засоби (наприклад, залізничні деталі та комплектуючі), притягується до кримінальної відповідальності за ч. 1 ст. 185 КК України у зв'язку з тим, що це злочин невеликої тяжкості.

З метою запобігання такого роду крадіжок є, на наш погляд, є посилення кримінальної відповідальності щодо крадіжок деталей транспортного засобу, засобів зв'язку чи сигналізації або іншого транспортного обладнання, якщо це спричинило чи могло спричинити аварію поїзда, судна або порушило нормальну роботу транспорту, або створило небезпеку для життя людей чи настання інших тяжких наслідків. У зв'язку з цим вважаємо за потрібне доповнити ч. 2 ст. 185 такими словами: «*з транспортного засобу та транспортної інфраструктури, що призвело їх у непридатний для експлуатації стан*».

Удосконалення кримінально-правової відповідальності обумовлено підвищеною суспільною небезпечністю діянь, а саме: використанням винними особами умов суспільного лиха (хаосу) як фактору, що полегшує вчинення кримінального правопорушення; вчиненням кримінального правопорушення групового характеру (особливо в умовах конфліктних ситуацій, масовою інтенсивною протидією рішенням та законним діям спеціальних та

правоохоронних органів). Протиправні дії, спрямовані на пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів, завдають небезпеку руху транспорту, шкоди у великих розмірах, шкоди здоров'ю та життю пасажирів. Тільки здійснення екстрених заходів робітниками транспорту попереджає наслідки таких дій.

Однак діяльність підрозділів поліції із запобігання досліджуваних кримінальних правопорушень є недостатньо ефективною. Однією з причин такої неефективності є недосконалість кримінального законодавства. Незважаючи на велику кількість нормативних актів, що прийняті органами законодавчої та виконавчої влади з метою забезпечення безпеки шляхів сполучення та транспортних засобів, це призвело до невиправданого її пом'якшення. Предметом кримінального правопорушення є шляхи сполучення, споруди на них, рухомий склад, судна, засоби зв'язку чи сигналізації. Зміст диспозиції ст. 277 КК України не виключає можливості віднесення до предмету цього кримінального правопорушення шляхів сполучення, засобів зв'язку та сигналізації автотранспорту. На практиці ця норма застосовується лише у випадках пошкодження відповідних предметів залізничного, повітряного і водного транспорту. Безпосереднім об'єктом досліджуваного кримінального правопорушення є безпека функціонування буд-якого виду транспорту, а додатковим – суспільні відносини, що охороняють життя, здоров'я або майнові інтереси.

Шляхи сполучення та транспортне обладнання, транспортні засоби виконують тільки ні технічні функції, але всі вони володіють загальними лише їм притаманними ознаками, а саме: 1) спеціальне призначення цих пристроїв та елементів транспорту – забезпечення безпечного функціонування шляхів сполучення і транспортних засобів; 2) здатність до експлуатації, нормальному функціонуванню, тобто можливість їх використання за призначенням; 3) належать до джерел підвищеної безпеки або входять до системи, що забезпечує нормальне функціонування таких джерел.

За результатами нашого дослідження, що підтверджується і опитуванням

працівників правоохоронних органів, 67,8 % підтримують необхідність уніфікації понять, які бути застосовані в кримінальному законодавстві. Замість понять «шляхи сполучення», «споруди на шляхах сполучення», «рухомий склад», «судна», «засоби зв'язку», «сигналізація» використовувати поняття «об'єкти транспортної інфраструктури», під яким розуміється технологічний комплекс, який включає в себе: 1) шляхи сполучення (шляхами сполучення визначаються на залізничному транспорті – комплекс споруд і пристроїв, що утворюють дорогу з направляючою рейковою колією для руху рухомого складу; на водному транспорті – шляхи проходження судна з одного географічного пункту (порту) в інший через відкриті ділянки океану або моря, природні або штучні вузькості (протоки, канали), а також внутрішні водні шляхи (судноплавні ріки, озера, канали); на повітряному транспорті – повітряні траси і місцеві повітряні лінії, що представляють собою затверджений маршрут польотів повітряних суден; на автомобільному і міському електротранспорті – комплекс споруд і пристроїв, що утворюють дорогу з твердим покриттям або з направляючою рейковою колією (автомагістралі, трамвайні шляхи та ін.); 2) споруди на шляхах сполучення (пасажирські та вантажні платформи, мости, віадуки, шляхопроводи, тунелі, естакади, гідровузли, шлюзи, причали тощо); 3) рухомий склад, судна (рухомий склад залізничного транспорту, підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, судна, підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби та ін.); 4) засоби зв'язку чи сигналізації (засоби зв'язку, навігації та спостереження (радіотехнічного забезпечення), призначені для забезпечення польотів повітряних суден, виконання функцій з обслуговування повітряного руху та забезпечення виробничої діяльності підприємств цивільної авіації, спеціальні технічні засоби, призначені для організації та регулювання дорожнього руху та ін.).

Об'єкти транспортної інфраструктури необхідно розглядати як складову

частину єдиної транспортної системи, до якої входять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування [210].

Виходячи з законодавчої конструкції ст. 277 КК України, об'єктивна сторона пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів складається з чотирьох елементів: а) дія, що міститься в умисному руйнуванні або пошкодженні шляхів сполучення, споруд на них, рухомого складу або суден, засобів зв'язку чи сигналізації; б) спосіб приведення в непридатний для експлуатації стан – руйнування, пошкодження, інші дії, спрямовані на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан; в) створення небезпеки для життя людей та настання інших тяжких наслідків (ч. 1), середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або завдали великої матеріальної шкоди (ч. 2), за гибель людей (смерть хоча б однієї людини) (ч. 3); г) наявність причинного зв'язку між діями винних і настанням наслідків.

На нашу думку, пошкодження, руйнування та приведення у непридатний стан вчиняється умисно. У зв'язку з цим вважаємо за необхідне вказати на умисний характер дій ст. 277 КК України. Доказом є те, що по-перше, за це кримінальне правопорушення передбачено більш суворе покарання, ніж за інші необережні кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, у тому числі за порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту; по-друге, історія вітчизняного законодавства свідчить про пряму вказівку на умисний характер пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів [263, с. 305]; по-третє, відповідальність за дії, передбачені ст. 277 КК України, настає з 14-річного віку.

Безпосереднім об'єктом досліджуваного кримінального правопорушення є суспільні відносини, що утворюються у зв'язку з забезпеченням безпеки об'єктів транспортної інфраструктури. Діяння характеризується діями,

внаслідок яких об’єкт транспортної інфраструктури є непридатним, і він позбавляється необхідних експлуатаційних якостей. Приведення транспортної інфраструктури в непридатний стан не може бути вчинено шляхом бездіяльності і передбачає виключно активні дії.

Адміністративну відповідальність за правопорушення на транспорті встановлено Кодексом України про адміністративні правопорушення у главі 10 «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв’язку» (ст. 109–148).

На основі викладеного вище вважаємо, що необхідно внести зміни до ч. 1 ст. 277 КК України «*Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів», а саме – «Пошкодження транспортної інфраструктури і транспортних засобів»:*

1. Умисне руйнування або пошкодження транспортної інфраструктури транспортних засобів, а також інші дії, спрямовані на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан, якщо це спричинило чи могло спричинити аварію поїзда, судна або порушило нормальну роботу транспорту, або створило небезпеку для життя людей чи настання інших тяжких наслідків, -

караються штрафом від п’ятдесяти до двохсот п’ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на той самий строк, або позбавленням волі на строк до трьох років».

Аналіз сукупності факторів, що обумовлюють вчинення досліджуваного злочину і пояснюють оцінку ситуації та застосування заходів запобігання, вплив на процеси їх детермінації та причинності, і свідчать про необхідність розроблення та застосування спеціальних методів запобігання.

Причини та умови злочинів встановлюються під час попереднього слідства та в суді шляхом доказування. Правильне уточнення предмету доказування, його обсягів, процесуальних засобів та способів його збирання, вивчення та оцінки доказів мають вирішальне значення в діяльності органів

кримінального переслідування з виявлення криміногенних обставин, а взаємодія з іншими державними органами та посадовими особами забезпечує їх реальне усунення та ефективність запобігання злочинам.

Саме на цій основі орган кримінального переслідування застосовує необхідні заходи до усунення криміногенних обставин і направляє у відповідні органи організаціям або особам постанову щодо фактів конкретного злочину.

Необхідно зазначити, що на сьогодні наявна нагальна потреба у формуванні комплексної державної політики у сфері безпеки транспорту та ефективних механізмів її реалізації. А саме: запровадження комплексної державної політики у сфері безпеки транспорту; розроблення та прийняття законодавчих актів з метою реалізації комплексної державної політики у сфері безпеки транспорту; створення на місцевому рівні єдиного структурного підрозділу, відповідального за безпеку транспорту.

3.2. Спеціально-кримінологічні заходи запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів

Мета запобіжної діяльності повинна співвідноситися зі станом та можливостями суспільства. На сучасному етапі розвитку нашої держави необхідно ставити завдання на перспективу: а) протидія криміногенним процесам та явищам у суспільстві на всіх рівнях – глобальному, локальному, індивідуальному; зменшення кількості злочинів, що вчиняються; б) діяльність, спрямована на ліквідацію загроз правам, свободам та законним інтересам громадян, інтересам суспільства і держави у зв’язку з можливостями вчинення частиною членів суспільства злочинів; в) корекція життєвої позиції та поведінки цих членів суспільства, умов їх життєдіяльності для забезпечення створення та зміцнення в суспільстві соціальної, економічної, політичної та психологічної стабільності, атмосфери спокою і безпеки. Недопущення пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів має включати не

тільки заходи, форми і методи забезпечення транспортної безпеки, але й діяти на упередження [78, с. 175].

Запобіжні заходи включають систему загальносоціальних заходів, а також спеціальних, що спрямовані на нейтралізацію причин та умов. У визначенні таких детермінант, у встановленні найбільш ефективних форм і методів впливу на них, в організації та здійсненні відповідних запобіжних заходів й реалізується у найбільшій мірі специфіка недопущення пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. На жаль, у силу об'єктивних та суб'єктивних причин вітчизняна система запобіжних заходів опинилася у зруйнованому стані і сьогодні потрібно відновлювати та розвивати запобіжну діяльність у нових умовах розбудови незалежної держави з використанням найбільш ефективних форм та методів такої діяльності, які випробувані практикою і часом.

Із заходами загальносоціального запобігання тісно пов'язано спеціальне запобігання кримінальним правопорушенням, під яким розуміють соціальний процес, основою якого є застосування спеціальних методів і прийомів, знань та навичок регулювання соціальних відносин винятково з метою усунення тих їх негативних моментів, які можуть викликати вчинення злочинів [77, с. 10]. Спеціально-кримінологічне запобігання злочинам – це комплекс заходів, спеціально передбачених та спрямованих на боротьбу зі злочинністю, які здійснюються органами, що мають визначені функції, пов'язані з цією боротьбою. Загальносоціальне запобігання та спеціально-кримінологічне тісно пов'язані між собою і є взаємообумовленими видами діяльності. При цьому органи, що розробляють спеціальні заходи, повинні на аналізі соціальної та кримінальної ситуації сигналізувати про необхідність урахування тенденцій цієї ситуації у змісті загальнодержавних заходів загальносоціального рівня. Але не тільки результати спеціального запобігання впливають або повинні впливати на заходи загальносоціального рівня. Останні є або повинні бути базою для спеціального запобігання злочинності. Спеціально-кримінологічне запобігання має три основних об'єкта безпосереднього впливу. По-перше, так звана

«соціальна патологія», тобто процеси і явища, у яких реалізуються форми поведінки певних груп населення, котрі сприяють пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів. Це – пияцтво та алкоголізм, вживання наркотичних засобів, психотропних речовин та інших токсичних речовин без медичних показань. Цей рівень спеціального запобігання поєднує заходи з обмеження поширеності перерахованих явищ шляхом впливу на відповідні групи осіб підвищеного ризику; впливає на причини та умови, що продукують указані явища. Водночас, зменшення рівня фонових явищ має велике соціальне значення, оскільки вчинення кримінального правопорушення має не один наслідок, а один з можливих. По-друге, спеціальне запобігання злочинності впливає на комплекс причин та умов з переносом центру тяжіння останніх на їх прояви на рівні особливого та одиничного (специфічні обставини, що сприяють пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів; недоліки і порушення в управлінській, правоохоронній діяльності; ігнорування існування джерел кримінального впливу та кримінальних ситуацій). По-третє, об’єктом спеціального запобігання є виділення в його межах рецидивної форми вчинених кримінальних правопорушень. Виділення цього пов’язано з тим, що йдеться про «основу» злочинності, ефективна протидія якій може принести суттєвий вклад у боротьбу з нею загалом, хоча й не може замінити загальніші завдання цієї боротьби. Сутність спеціального запобігання як своєрідного засобу регулювання поведінки громадян і запобігання злочинам втілена насамперед у діяльності судових і правоохоронних органів [146, с. 35]. Необхідно наголосити, що тільки комплексні заходи як загального, так і спеціального запобігання можуть реально вплинути на ситуацію, що склалася на дорогах України.

Саме правоохоронні органи повинні приділяти більшу увагу захисту прав і свобод людини і громадянина, її законних інтересів. Необхідно забезпечити заходи для їх реалізації в життя. У цьому контексті особливого значення набуває запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів, а саме ефективні спеціальні заходи, що здійснюються правоохоронними

органами, особливо в складний період їх реформування.

На організацію запобігання правоохоронними органами пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів впливає думка щодо відповідальності за ефективність усього комплексу заходів. Об'єктивно ефективність запобіжної діяльності повністю залежить від сукупності зусиль всіх суб'єктів – державних та недержавних. У зв'язку з цим вирішальну роль у всій діяльності відіграє усунення детермінант кримінальних правопорушень, але неможливо розраховувати тільки на можливості правоохоронних органів. У низці випадків вони можуть здійснювати діяльність з усунення причин злочинності, але нейтралізація або теж усунення не завжди можуть бути здійснені підрозділами Національної поліції. Нейтралізація криміногенних умов більш реальне для них завдання, але постійну, результативну діяльність може здійснювати лише тісна взаємодія суб'єктів цієї діяльності. Незважаючи на реформи, що відбуваються в країні, поліція ще залишається інструментом, який вступає в дію після вчинення протиправного діяння. Водночас поліція розвинутих зарубіжних країн вже достатньо давно першочергово реалізує функції обслуговування населення, насамперед, у питаннях забезпечення безпеки особистості. Не маючи на меті ідеалізацію закордонного досвіду, необхідно зазначити, що така діяльність повинна відображати життєві вимоги, інтереси суспільства та самої поліції, оскільки при вирішенні таких питань природнім буде скорочення масштабів роботи з боротьби зі злочинністю. Сучасна ситуація в Україні складна і дуже далека від стабільної. Але в цих умовах керівники та співробітники поліції звільняються від застарілих стереотипів, змінюють підходи до власної діяльності, віддаючи пріоритет захисту громадян, їх власності, інтересам суспільства, що визначені в законах України «Про Національну поліцію», «Про оперативно-розшукову діяльність». Національна поліція України – це центральний орган виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку. Статтею 5 визначено, що поліція у процесі своєї діяльності взаємодіє з органами

правопорядку та іншими органами державної влади, а також органами місцевого самоврядування відповідно до закону та інших нормативно-правових актів. Діяльність поліції здійснюється в тісній співпраці та взаємодії з населенням, територіальними громадами та громадськими об'єднаннями на засадах партнерства і спрямована на задоволення їхніх потреб.

З метою визначення причин та/або умов учинення правопорушень планування службової діяльності органів і підрозділів поліції здійснюється з урахуванням специфіки регіону та проблем територіальних громад.

Основним повноваженнями поліції є: здійснення превентивної та профілактичної діяльності, спрямованої на запобігання вчиненню правопорушень; виявлення причин та умов, що сприяють вчиненню кримінальних та адміністративних правопорушень, що вживаються в межах компетенції заходів для їх усунення [202].

Окремі повноваження у сфері забезпечення транспортної безпеки покладаються на підрозділи Національної поліції. Як бачимо, компетенція поліції обмежена лише вказаними повноваженнями цієї діяльності. Таким чином і регламентовано участь інших правоохоронних органів. Але результати проведеного дослідження дають можливість стверджувати, що суб'єктами запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів є правоохоронні органи та органи державної влади. Особливість діяльності підрозділів Національної поліції полягає в тому, що сам її статус, все її обов'язки та повноваження містять великий превентивний потенціал. Будь-яка форма здійснення поліцією охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки в тій чи іншій мірі включає в себе частину функцій із запобігання кримінальних правопорушень.

Специфічним завданням того чи іншого підрозділу поліції повинен відповідати певний вид запобіжної діяльності. Самі умови існування підрозділу поліції мають бути спрямовані на застосування певного виду превентивної діяльності, а це означає, що пріоритети в оцінках результатів запобіжної діяльності тієї чи іншої служби необхідно диференціювати за показниками

запобіжної діяльності. Це дає можливість стверджувати, що кожний підрозділ Національної поліції потребує визначення своєї ролі та місця при здійсненні запобіжних заходів відповідно до особливостей завдань, які перед ними стоять. Створення в Україні патрульної поліції стало помітною реформою в нашому суспільстві, завданням якої є контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками і зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму зі смертельними та іншими тяжкими наслідками.

Також важливу роль в координації діяльності суб'єктів, що здійснюють запобіжні заходи, відіграє і завершення реформи з перетворення Міністерства внутрішніх справ України на цивільний орган з формування державної політики в таких сферах: забезпечення охорони прав і свобод людини, інтересів суспільства і держави, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку, а також надання поліцейських послуг; захисту державного кордону та охорони суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні; цивільного захисту, захисту населення і територій від надзвичайних ситуацій та запобігання їх виникненню, ліквідації надзвичайних ситуацій, рятувальної справи, гасіння пожеж, пожежної та техногенної безпеки, діяльності аварійно-рятувальних служб, а також гідрометеорологічної діяльності [186].

Реалізації реформи сприятиме запровадження інституту детективів, реформуванню системи дільничних інспекторів та наданню їм повноважень з розслідування кримінальних проступків, розмежуванню повноважень у сфері оперативно-розшукової діяльності між різними органами правопорядку [203]. Особлива увага приділяється при наданні органам місцевого самоврядування права утворювати муніципальну варту без виконання правоохоронних функцій [208].

Відповідні завдання передбачені для органів досудового розслідування Національної поліції України. На них покладається організація обліку, зберігання, видачі та інвентаризації кримінальних проваджень у Головному слідчому управлінні Національної поліції України, у структурі яких діє орган досудового розслідування, – на начальників слідчих відділів, відділень.

Відповідальним за зберігання кримінальних проваджень, у яких здійснюється досудове розслідування, а також тих, досудове розслідування в яких зупинено, є слідчий, який безпосередньо здійснює досудове розслідування у цих кримінальних провадженнях, усебічне, повне і неупереджене дослідження обставин кримінального провадження, виявлення як тих обставин, що викривають, так і тих, що виправдовують підозрюваного, обвинуваченого, а також обставин, що пом'якшують чи обтяжують його покарання, надання їм належної правової оцінки та забезпечення прийняття законних і неупереджених процесуальних рішень [90; 204].

У концептуальному плані запобіжна діяльність покладається на управління організаційно-аналітичного забезпечення та оперативного реагування (УОАЗОР), які є структурними підрозділами головних управлінь Національної поліції. Управлінням забезпечується збір, оцінка, аналіза інформації про криміногенну ситуацію на території обслуговування, кримінальні правопорушення, порушення публічної безпеки і порядку, інші надзвичайні події та заходи реагування; підготовка зведень про кримінальні правопорушення та інші, не пов'язані з ними, події, а також обмін інформацією стосовно них з іншими державними органами влади; участь в організації діяльності оперативних штабів, робочих груп із координації дій та управління силами і засобами поліції під час проведення масових заходів, державних свят і надзвичайних подій. УОАЗОР також здійснює координацію, аналіз, планування, контроль та узгодження діяльності структурних підрозділів апарату ГУ та відокремлених структурних підрозділів ГУ з питань забезпечення публічної безпеки і порядку, охорони прав і свобод людини, інтересів суспільства і держави, протидії злочинності, а також надання в межах, визначених законом, послуг із допомоги особам, які з особистих, економічних, соціальних причин або внаслідок надзвичайних ситуацій потребують такої допомоги. Основними завданнями УОАЗОР є: моніторинг оперативної обстановки на території обслуговування та організація реагування на її зміни; вивчення, аналіз і узагальнення результатів та ефективності поліцейської

діяльності на території обслуговування, виявлення причин та умов, що сприяють учиненню кримінальних та адміністративних правопорушень, організація вжиття в межах компетенції заходів щодо їх усунення; організація діяльності чергових частин підрозділів ГУ; здійснення організаційного та методичного забезпечення аналітичної роботи підрозділів ГУ, організація комплексного аналізу стану забезпечення публічної безпеки і порядку, охорони прав і свобод людини, інтересів суспільства і держави, протидії злочинності, а також надання поліцейських послуг на території обслуговування, аналіз відповідних результатів роботи підрозділів ГУ [199].

Джерелом інформації про вчинені кримінальні правопорушення та інші події є ведення єдиного обліку органами Національної поліції України, у тому числі їх структурними (відокремленими) підрозділами (відділами, відділеннями), заяв і повідомлень про вчинені кримінальні правопорушення та інші події, а також порядок здійснення контролю за його дотриманням. До нього належать: 1) повідомлення осіб, які надходять до органу поліції або особи, уповноваженої здійснювати досудове розслідування; 2) самостійно виявлені слідчим або іншою посадовою особою органу поліції з будь-якого джерела обставини кримінальних правопорушень; 3) повідомлення осіб, які затримали підозрювану особу на місці вчинення кримінального правопорушення.

Прийняття заяв і повідомлень про вчинені кримінальні правопорушення та інші події незалежно від місця і часу їх учинення, повноти отриманих даних, особи заявника здійснюється цілодобово і невідкладно тим органом поліції, до якого надійшла заява чи повідомлення про вчинене кримінальне правопорушення та іншу подію, або слідчим, або іншою посадовою особою органу поліції, якою самостійно виявлено з будь-якого джерела обставини, що можуть свідчити про вчинення кримінального правопорушення.

Облік таких заяв та повідомлень проводиться уповноваженими працівниками чергових частин органів поліції, працівниками інших структурних підрозділів цих органів, яких призначено підмінними черговими в

установленому порядку, оператором телефонної лінії «102» або іншою посадовою особою [196].

Для вирішення поставлених завдань необхідна консолідація зусиль різних органів державної влади, а саме підрозділів Національної поліції України, Державної служби України з питань безпеки на транспорті, Державної служби надзвичайних ситуацій, оскільки саме держава зацікавлена у викоріненні соціально-економічної бази для вчинення кримінальних правопорушень.

Заходи запобігання як на загальносоціальному рівні, так і на спеціальному можуть бути ефективними тільки тоді, коли ми маємо реальну картину криміналізації суспільства, для чого і необхідна якісна система обліку злочинів, осіб, що їх вчинили, обсягу завданої шкоди. В основу дослідження цих заходів запобігання повинні бути покладені дані щодо стану кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Результати кримінологічного аналізу злочинності мають відігравати роль емпіричної бази для розроблення загальнотеоретичних засад науки кримінології, кримінологічних характеристик та заходів запобігання злочинам окремих видів [131, с. 52].

На нашу думку, заходи запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів повинні мати комплексний характер і охоплювати всю сукупність заходів, спрямованих на їхнє запобігання. Аналіз криміногенної ситуації, результати наукових досліджень, досвід спільних дій правоохоронних органів та інших органів із запобігання злочинності свідчить про вірогідність збереження основних негативних явищ і тенденцій злочинності. Запобігти цьому можливо тільки шляхом об’єднання зусиль правоохоронних органів на державному рівні, залучення у процес боротьби зі злочинністю всіх зацікавлених організацій та громадян. Комплексний характер заходів пов’язаний з удосконаленням стану всього суспільства, а також впливом на фактори, що позначаються на суспільстві на рівні загальних причин злочинності, на рівні причин окремих видів злочинів і категорій злочинів [27, с. 142].

Ефективність роботи підрозділів Національної поліції при здійсненні заходів запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних заходів у значній мірі залежать від рівня та повноти її правового забезпечення. На сьогодні діє широка правова база, яка забезпечує практичні потреби діяльності правоохоронних органів із вирішення складних та багатогранних завдань, що стоять перед ними. Ця база представлена насамперед Конституцією України – основоположним документом функціонування всього державного механізму, невід'ємною складовою якого є система правоохоронних органів. До системи правових актів, що регулюють діяльність правоохоронних органів, входить комплекс кодифікованих, а також поточних законодавчих актів. До них належать такі: Кримінальний кодекс України, Кримінальний процесуальний кодекс України, Кодекс про адміністративні правопорушення України та інші. Для регулювання діяльності правоохоронних органів важливе значення мають такі закони України: «Про Національну поліцію», «Про прокуратуру», «Про дорожній рух» та інші. Особливе значення для забезпечення діяльності поліції мають нормативні акти, які регулюють безпосередньо діяльність, пов'язану із запобіганням пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів. Це допомагає своєчасно та кваліфіковано розслідувати кримінальні правопорушення. Органи правосуддя у процесі розслідування та розгляду кримінальних проваджень під час реалізації кримінальної відповідальності завжди вирішують дві функції. Однією з них є юридичне судження про дії підозрюваного (обвинуваченого, підсудного), другою – прогноз, який повинен мати місце при обранні міри покарання, у будь-яких випадках – звільнення від кримінальної відповідальності та умовного засудження. Необхідно посилити контроль за законністю адміністративного провадження та дізнання у справах про правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Разом із заходами загальної профілактики діяльність слідчих сьогодні, на жаль, не має конкретної спрямованості, пов'язаної з процесуальними обов'язками виявляти причини та умови, що сприяють дорожньо-транспортним злочинам і винесенням постанови в конкретних

кримінальних провадженнях. У зв'язку з цим слід підвищити рівень професійної підготовки слідчих, прокурорів, а також постійно вдосконалювати практику досудового слідства кримінальних проваджень. Важливо перевіряти, чи дотримувалися органи досудового слідства законодавства при розгляді справи та чи зібрані необхідні докази для встановлення всіх ознак злочину, оскільки порушення закону може призвести до спростування їх достовірності [151, с. 277].

Аналіз обставин, які викликали вчинення кримінального правопорушення, припускає з'ясування протиправних поглядів, звичок і традицій у свідомості обвинуваченого, а також обставин, котрі зумовили несприятливе формування його особистості. Слідчий може успішно виконати це завдання тільки за умови ретельного вивчення особи обвинуваченого, а також стану виховної діяльності на підприємстві, в установі чи організації, де він навчався і працював. З цією метою слідчий провадить усі необхідні слідчі дії, щоб обставини, які сприяли вчиненню кримінального правопорушення, були виявлені настільки ґрунтовно, наскільки це потрібно для рекомендації конкретних профілактичних заходів [196, с. 95].

Слід удосконалювати прокурорський нагляд за виконанням законів, що регламентують безпеку руху та експлуатацію транспорту, а також за розслідуванням злочинів (як кримінально-процесуальним, так і службовим) [98, с. 94]. Також необхідним є підвищення рівня професійної підготовки як працівників транспорту, так і слідчих, прокурорів, спеціалістів міжвідомчих органів, пов'язаних із досудовим розслідуванням кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Забезпечення публічного порядку і громадської безпеки; захист осіб, їх прав, свобод та законних інтересів; створення стану захищеності життєво важливих інтересів суспільства, сконцентрованих у його матеріальних і духовних цінностях, нормальних умов життєдіяльності людини, діяльності підприємств, установ, організацій покладається на патрульну службу Національної поліції. Саме сьогодні існує потреба в новій концепції реалізації

діяльності поліції при запобіганні злочинам, передумовами, якої є зміни в діяльності підрозділів Національної поліції.

На патрульну службу покладено завдання щодо запобігання кримінальним та адміністративним правопорушенням. Відповідно до покладених на неї завдань вона здійснює: 1) цілодобове патрулювання території обслуговування з метою забезпечення належної охорони громадського порядку, громадської безпеки; 2) своєчасне реагування на повідомлення про вчинення правопорушень, а також з метою надання допомоги громадянам; 3) виявлення правопорушень з метою їх запобігання, припинення, документування і притягнення до відповідальності; 4) припинення правопорушень; 5) затримання правопорушників та доставлення їх до підрозділів органів внутрішніх справ.

З метою виявлення, припинення та попередження кримінальних, адміністративних правопорушень, забезпечення комплексного підходу в забезпеченні законності та правопорядку, патрульна служба налагоджує та здійснює співпрацю з іншими структурними підрозділами органів внутрішніх справ [197].

Успіхом у здійсненні запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів є співробітництво різноманітних державних та недержавних органів та установ, в основу якого покладено прагнення зменшення вчинення злочинів. Таке співробітництво може мати такі форми: прийняття нормативно-правових актів, внесення змін і доповнень до законів, спрямованих на вдосконалення превентивної діяльності; взаємний обмін інформацією; спільне здійснення заходів з виявлення, запобігання, припинення та розкриття кримінальних правопорушень, розшуку злочинців; надання взаємної допомоги в галузі кримінального правосуддя; проведення спільних досліджень, обмін результатами самостійних досліджень.

Основне завдання щодо запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів покладається на Державну службу України з безпеки на транспорті, що є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого

спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті та у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства).

Державна служба України з безпеки на транспорті відповідно до покладених на неї завдань: здійснює державний нагляд (контроль) за додержанням вимог законодавства на автомобільному, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті, підготовку пропозицій щодо їх удосконалення, а також законодавства про судноплавство на суднах, у морських і річкових портах, територіальних та внутрішніх водах, на внутрішніх водних шляхах України [185].

На неї покладається здійснення: 1) реалізація державної політики з питань безпеки на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті; 2) внесення на розгляд Міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики з питань безпеки на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті; 3) здійснення державного нагляду (контролю) з питань безпеки на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті.

Державна служба України з безпеки на транспорті відповідно до покладених на неї завдань: узагальнює практику застосування законодавства з питань, що належать до її компетенції, розробляє пропозиції щодо вдосконалення законодавчих актів; веде облік та проводить аналіз причин виникнення катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті; розробляє профілактичні заходи щодо запобігання виникненню катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті та здійснює контроль за їх виконанням; веде облік пожеж на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті; проводить технічне розслідування дорожньо-транспортних пригод, катастроф, аварій, подій на автомобільному, міському електричному, залізничному

транспорті; здійснює організацію роботи та контроль за виконанням загальнодержавних програм, планів заходів з питань безпеки на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті; здійснює міжнародне співробітництво з питань безпеки на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті [185].

Державна служба України з безпеки на транспорті співпрацює з Національною поліцією у сфері контролю за безпекою автоперевезень. На сьогодні вже існує чітка схема взаємодії Державної служби та поліції в питаннях габаритно-вагового контролю транспортних засобів, як результат – підписано спільні графіки роботи майже у всіх областях.

На основі проведеного дослідження, на нашу думку, з метою підвищення ефективності державного контролю у сфері забезпечення безпеки транспорту, формування об'єктивної та повної державної статистики про кількість посягань на об'єкти транспортної інфраструктури і транспортних засобів необхідно доповнити «Положення про Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті»:

Укртрансінспекція для виконання покладених на неї завдань має право спільно зі спеціально уповноваженими підрозділами Національної поліції здійснювати:

1) аналізувати оперативну обстановку та прогнозувати розвиток криміногенної ситуації на об'єктах транспортної інфраструктури і транспортних засобах;

2) оцінювати ефективність заходів, що застосовуються підрозділами Національної поліції з недопущення вчинення злочинів на об'єктах транспортної інфраструктури і транспортних засобах, спільно розробляти заходи своєчасного реагування на зміни криміногенної ситуації;

3) прогнозувати та планувати спільну діяльність з підрозділами Національної поліції при розробленні заходів запобігання злочинам на об'єктах транспортної інфраструктури і транспортних засобах;

4) організовувати та контролювати виконання підпорядкованими

підрозділами законодавства, нормативно-правових актів Національної поліції; аналізувати та узагальнювати результати роботи, надавати необхідну практичну і методичну допомогу, розробляти та здійснювати заходи щодо вдосконалення запобіжної діяльності Укртрансінспекції.

5) організовувати та координувати оперативно-розшукову діяльність підрозділів Національної поліції (кримінальної поліції), спрямовану на:

5.1. Запобігання, виявлення і розкриття тяжких та особливо тяжких злочинів, що посягають на об'єкти транспортної інфраструктури і транспортні засоби;

5.2. Взаємодія зі структурними підрозділами МВС, іншими правоохоронними органами та органами державної влади у вирішенні питань запобігання злочинам, що посягають на об'єкти транспортної інфраструктури і транспортні засоби;

5.3. Формування бази (банків) даних, що входять до єдиної інформаційної системи Міністерства внутрішніх справ України щодо осіб, які посягали на об'єкти транспортної інфраструктури і транспортні засоби;

5.4. Запобігання, виявлення, припинення та розкриття злочинів на об'єктах транспортної інфраструктури і транспортних засобах, що створюють загрозу економічній стабільності транспортної галузі.

5.5. Удосконалення системи оперативного інформування, накопичення та використання баз даних про злочини, що посягають на об'єкти транспортної інфраструктури і транспортні засоби та обставини їх учинення.

6) поводити аналітичну роботу і планувати пропозиції і матеріали для підрозділів Національної поліції та Укртрансінспекції для комплексної оцінки криміногенної ситуації за півріччя і рік;

7) організовувати і проводити Укртрансінспекцією спільно із підрозділами Національної поліції аналітичних та кримінологічних досліджень з актуальних питань забезпечення безпеки транспортної інфраструктури і транспортних засобів.

Саме правове регулювання діяльності суб'єктів спеціально-

кримінологічного запобігання сприятимуть застосуванню ефективних превентивних заходів.

Серйозну допомогу підрозділам Національної поліції при запобіганні пошкоджень шляхів сполучення і транспортних засобів можуть надавати спеціалізовані громадські формування. Прийнятий у 2000 році Закон України «Про участь громадян в охороні громадського порядку та державного кордону» має сприяти покращенню ситуації, але, на жаль, ефективність спільної діяльності досить низька. Підрозділи патрульної служби вирішують поставлені перед ними завдання у взаємодії з іншими підрозділами Національної поліції, Державною службою з безпеки на транспорті, підприємствами, установами і організаціями всіх форм власності, іншими державними і громадськими організаціями, діяльність яких пов’язана із забезпеченням безпеки руху та транспорту. Організація цієї взаємодії здійснюється шляхом оперативного реагування на кримінальні правопорушення, при виконанні оперативних планів Національної поліції, забезпеченням участі в охороні громадського порядку згідно з єдиною дислокацією сил і засобів та внесенням пропозицій щодо змін у ній з урахуванням стану аварійності на шляхах сполучення і транспортних засобах.

За результатами нашого дослідження можна зробити висновок, що дія примусових заходів є тоді найбільш ефективною, коли вона поєднуються з діями, спрямованими на те, щоб зробити людей свідомими із застосуванням примусових заходів, а також заходів щодо нейтралізації причин, які обумовлюють пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. Застосування запобіжних заходів щодо зазначених кримінальних правопорушень повинно здійснюватися в таких напрямах: 1) перелік транспортної інфраструктури і транспортних засобів де регулярно трапляються пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, і де це призводить до збільшення небезпеки нещасних випадків; 2) планування використання автоматичного обладнання для контролю за збереженням транспортної інфраструктури і транспортних засобів, застосування примусових заходів для

шляхів сполучення, які є в цьому переліку, що містить таку інформацію: період, коли таке обладнання почне використовуватися для різних ділянок; період, коли на всіх ділянках, які увійшли до переліку, застосовувати таке обладнання; З) планування застосування випадкових перевірок стану транспортної інфраструктури при врахуванні місць у районі, області, державі, де регулярно відбувається пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів та існує підвищений ризик нещасних випадків.

На наш погляд, найбільш ефективними заходами будуть ті, що забезпечують використання автоматичного обладнання для визначення зміни стану транспортної інфраструктури, відповідно до яких застосовуються примусові заходи для її перевірки; забезпечення перевірки для гарантування її ефективності, а саме – систематичне проведення на її ділянках шляхів сполучення, де регулярно відбувається пошкодження шляхів сполучення, що з великою вірогідністю може призвести до нещасного випадку або аварійної ситуації; передбачення процедур, які гарантували б, що всі пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, які зареєстровані автоматичним обладнанням для визначення необхідності заходів кримінально-правової відповідальності, і застосування примусових заходів стосовно недотримання транспортної безпеки.

3.3. Індивідуально-профілактичні заходи запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів

Запобігання кримінальним правопорушенням займає особливе місце в досягненні цілей недопущення вчинення правопорушень. Саме цей вид діяльності «являє собою найбільш дієвий шлях боротьби зі злочинністю насамперед тому, що забезпечує виявлення та усунення її джерел … дозволяє припиняти злочини, що готуються, не допускати настання шкідливих

наслідків… дає можливість вирішувати завдання боротьби зі злочинністю найбільш гуманним способом з найменшим витратами для суспільства, без застосування на повну силу всього складного механізму кримінальної юстиції та без застосування такої форми державного примусу, як кримінального покарання» [106, с. 5-6].

За результатами нашого дослідження основні напрями запобігання кримінальним правопорушенням здійснюється підрозділами Національної поліції. Такий вид діяльності являє собою найбільш дієвий шлях боротьби зі злочинністю, насамперед через те, що забезпечує виявлення і нейтралізацію її причин. Значною мірою це вид запобіжної діяльності, спрямований на недопущення самої можливості вчинення кримінальних правопорушень. У процесі профілактики криміногенні фактори можуть піддаватися впливу тоді, коли вони ще не набрали сили, і через це їх легше можна усунути. Поряд з цим арсенал засобів запобігання кримінальним правопорушенням дозволяє переривати почату протиправну діяльність, не допускати настання шкідливих наслідків.

Індивідуальна профілактика є логічним завершенням застосування заходів спеціального запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів. Необхідністю застосування заходів індивідуальної профілактики є несприятливий прогноз про поведінку особи в майбутньому [22, с. 134]. Варто враховувати умовність межі ситуацій (дозлочинної, злочинної, післязлочинної) та безперервність індивідуальної профілактики, яка повинна проводитися з моменту прояву криміногенних відхилень у мотивації до стійкої соціально-позитивної поведінки осіб, стосовно яких здійснюються заходи індивідуальної профілактики. Ці заходи мають відображати: а) якісні зміни об’єктів запобігання; б) специфічні потреби у прогнозуванні та різні можливості прогностичної діяльності; в) відповідний набір заходів недопущення злочинної поведінки; г) визначене коло суб’єктів прогнозування та запобігання; д) різницю у правових підставах застосування заходів та повноваженнях суб’єктів запобігання. Відповідно до криміногенних відхилень

у мотивації протиправної поведінки запобіжний вплив повинен бути спрямований на несприятливе середовище конкретної особи (зовнішні умови мотивації) і на саму особу з відхиленням у поведінці (внутрішні умови мотивації). Вплив на особу має здійснюватися у двох напрямах: а) зі структурно-змістовною перебудовою мотиваційної сфери особи (стратегічний напрям); б) з корекцією конкретної мотивації суб'єкта в характерній для нього криміногенній ситуації (тактичне завдання). Ця спрямованість покладена в основу застосування заходів індивідуальної профілактики.

Індивідуальна профілактика — це насамперед вплив на тих осіб, від яких можна чекати вчинення злочинів, та їх соціальне оточення. Цей вид діяльності являє собою цілеспрямовану роботу з конкретною людиною та його найближчим оточенням. Об'єктами такої профілактики є індивіди, поведінка та спосіб життя яких свідчать про реальну можливість вчинення ними злочинів. Погляди, мотиви, система ціннісних орієнтацій особи можуть стати основою для профілактичного впливу на неї лише в тому випадку, коли ці погляди, мотиви, орієнтації виразилися в антигромадській поведінці. Виходячи з механізму злочинної поведінки індивідуальна профілактика повинна бути спрямованою на особу та її негативні риси, на середовище, що формує цю особу, а також на умови, обставини, ситуації, що сприяють або полегшують вчинення злочинів. При цьому слід мати на увазі, що йдеться про безпосередню діяльність відповідних суб'єктів, тобто тих, від кого виходить такий вплив [211, с. 101].

При загальній, більше позитивній характеристиці суб'єктів, кримінальним правопорушенням з легковажно-безвідповідальною мотивацією мотиваційній сфері цих кримінальних правопорушень фіксується не наявність антисоціальної мотивації, а відсутність необхідної позитивної спрямованості на суворе дотримання конкретних правил та вимог безпеки транспортної інфраструктури. Указаному сприяє негативний або недостатній досвід, професійна непідготовленість, недоліки у спеціальних знаннях, певний психологічний стан та психофізіологічні особливості суб'єкта.

В основі застосування індивідуальних запобіжних заходів покладено отримання та використання інформації, специфіка якої полягає у: 1) виявленні осіб та нагляді за ними (що перебувають або ні на профілактичному обліку) у зв'язку з високим рівнем вірогідності їх протиправної поведінки; 2) аналізі середовища місцевих жителів, для яких характерно вчинення правопорушень, їх зв'язки, особливості поведінки, можливі конфліктні ситуації між ними. Вивчення такої інформації дає підстави виявити та оцінити особливості поведінки особистості, ситуацій, що мають криміногенне значення. Важливо також вивчити спосіб життя осіб, їх відношення до вчинених кримінальних правопорушень. Особливу увагу повинно викликати середовище, де проявляються ці властивості особистості та особливості поведінки, що обумовлюють вибір засобів профілактичного впливу або дозволяють прогнозувати ефективність запобіжних заходів.

Заходи індивідуальної профілактики слід спрямовувати на деструктивний тип, а це здебільшого особи молодого віку та неповнолітні. Як свідчить наше дослідження, частина досліджуваних кримінальних правопорушень вчиняється особами молодого віку. Така профілактика працює за допомогою методів переконання, заохочення, особистого прикладу, а в необхідних випадках – і примусу. Індивідуальна профілактика зводиться головним чином до виявлення осіб, від яких можна очікувати вчинення кримінального правопорушення. Насамперед – це виявлення фактів протиправної поведінки конкретної особи, вивчення мотивів, які впливають на протиправну поведінку. На цій основі здійснюються профілактичні бесіди. В особливих випадках матеріали про протиправні дії передаються до адміністрації за місцем роботи з попередженням про неприпустимість протиправної поведінки і про можливі негативні наслідки.

Проведення виховної роботи: роз'яснення, які порушення правил безпеки до яких наслідків можуть призвести; яку відповідальність передбачено законодавством за конкретні правопорушення; формування вірогідного мислення, що дозволяє правильно оцінити особистий негативний досвід

(порушення правил безпеки в минулому, яке залишилося безкарним та не потягло негативних наслідків, не гарантує відсутності тяжких наслідків та безкарності при аналогічних порушеннях у майбутньому).

Заходи запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів неповнолітніми здійснюють головним чином уповноважені підрозділи органів Національної поліції, яка використовує превентивні можливості закону і забезпечує невідворотність покарання за кримінальні й адміністративні діяння.

Уповноважені підрозділи органів Національної поліції України формують систему взаємопов'язаних елементів, об'єднаних єдиними цілями і завданнями, що юридично закріплені в законодавчих та інших нормативних актах. Наразі в системі Національної поліції можна виділити два різновиди профілактичної роботи з неповнолітніми. До першого належать служби та підрозділи, що паралельно з іншими функціями здійснюють профілактичну роботу серед підлітків. Другий – служби та підрозділи, які спеціально уповноважені здійснювати профілактичну роботу поміж неповнолітніх – Уповноважені підрозділи органів Національної поліції. Від того, яке місце в діяльності перелічених суб'єктів посідає запобігання правопорушенням неповнолітніх, залежить і обсяг їх повноважень у цій сфері [211, с. 238].

Уповноважені підрозділи органів Національної поліції України здійснюють спеціальні запобіжні заходи, забезпечують проведення таких заходів спільно з іншими правоохоронними органами. Саме при здійсненні превентивних заходів реалізуються спеціально-кримінологічні та індивідуальні напрями діяльності суб'єктів запобігання кримінальним правопорушенням неповнолітніх.

Ефективність профілактичної діяльності злочинності серед неповнолітніх та молоді залежить від професійної готовності працівників поліції до її здійснення, наявності чіткого алгоритму дій при використанні спеціального інструментарію для виявлення дисфункціональних сімей, у яких підростають неповнолітні, схильні до девіантної, делінквентної та адиктивної поведінки,

встановлення особливостей соціальної ситуації їх розвитку, підлітково-молодіжної субкультури, індивідуально-психологічних рис неповнолітніх правопорушників [211, с. 238].

Законом України «Про органи і служби у справах дітей та спеціальні установи для дітей» визначаються повноваження щодо запобігання правопорушенням дітей, а саме: виявлення, припинення та розкриття кримінальних правопорушень, вчинених дітьми, та застосування оперативно-розшукових і профілактичних заходів; виявлення причин та умов, що сприяють вчиненню правопорушень дітьми та вживання заходів до їх усунення; розшук дітей, що зникли, дітей, які залишили сім'ї, навчально-виховні заклади (бродяжать); виявлення дорослих осіб, які втягують дітей у протиправну діяльність; виявлення батьків або осіб, що їх замінюють, які ухиляються від виконання передбачених законодавством обов'язків щодо створення належних умов для життя, навчання та виховання дітей; ведення обліку правопорушників з метою проведення профілактичної роботи.

Ураховуючи аварійний стан інфраструктури стан, негативні тенденції його розвитку, а також щорічне збільшення транспортної інфраструктури і транспортних засобів, заходи виховання та навчання дітей і підлітків спрямовані на вдосконалення системи державного управління безпекою транспорту та базуються на пріоритетних заходах із забезпечення охорони життя і здоров'я громадян, збереження майна та підвищення транспортної безпеки.

Основними завданнями Уповноважених підрозділів органів Національної поліції України є: організація та здійснення заходів профілактики з дітьми в навчальних закладах, за місцем проживання з метою запобігання вчиненню ними адміністративних і кримінальних правопорушень; організація та здійснення заходів індивідуальної профілактики з дітьми, що вчинили адміністративні та кримінальні правопорушення, були засуджені до покарання, не пов'язаного з позбавленням волі, звільненими зі спеціальних виховних установ.

Підрозділами ювенальної превенції здійснюється профілактика адміністративних і кримінальних правопорушень серед дітей, а саме: діяльність підрозділів Національної поліції України, що спрямована на виявлення та усунення причин і умов, що призводять до вчинення дітьми адміністративних і кримінальних правопорушень. При здійсненні запобіжної діяльності підрозділами ювенальної превенції проводяться ознайомлювальні, попереджувальні бесіди з батьками дитини, її законними представниками, членами сім'ї з метою усунення причин та умов, які спонукали до вчинення адміністративного чи кримінального правопорушення [91].

Також складаються плани заходів з індивідуальної профілактики на основі вивчення матеріалів характеристик, індивідуально-психологічних особливостей дитини. Працівники ювенальної превенції відвідують за місцем проживання дитину для з'ясування умов проживання, а також виявляють чинники, які можуть негативно впливати на неї та спонукати до вчинення адміністративних і кримінальних правопорушень [91].

Відповідно до Інструкції застосовується система профілактично-наглядових заходів – профілактичний облік дітей, під яким розуміється комплекс заходів із взяття на облік, наповнення та підтримання в актуальному стані баз даних, що входять до єдиної інформаційної системи МВС, стосовно дітей, щодо яких здійснюється профілактична робота. Взяттю на профілактичний облік підлягає дитина: 1) засуджена до покарання, не пов'язаного з позбавленням волі; 2) звільнена за рішенням суду від кримінальної відповідальності із застосуванням примусових заходів виховного характеру без поміщення до школи або професійного училища соціальної реабілітації для дітей, які потребують особливих умов виховання; 3) звільнена зі спеціальної виховної установи [91].

Значимість таких заходів полягає в тому, що вони проводяться не тільки в процесі досудового слідства, але й на етапі формування протиправної поведінки. Особливістю формування протиправної поведінки дітей та молоді є те, що вона відбувається і поступово і потребує певного часового періоду. Саме

це дає можливість застосування заходів ранньої індивідуальної профілактики, які сприятимуть усвідомленню особами своєї поведінки, її наслідків та відмові від вчинення кримінальних правопорушень. Вивчення практики свідчить про те, що можливості ранньої профілактики використовуються ще недостатньо. Найбільш суттєві недоліки полягають у тому, що на виявлений злочинний намір не відбувається відповідного реагування у формі заходів індивідуальної профілактики.

При всій різноманітності профілактичних заходів вони зазвичай здійснюються у вигляді обмежень та заборон, що не завжди виправдано, оскільки тут потрібне врахування особливостей особи, її бажання сприяти чи перешкоджати проведенню заходів, спрямованих на ліквідацію негативних рис характеру, затвердження позитивних принципів саморегуляції, прискорення процесу формування суспільно корисної орієнтації індивіда.

Для невідкладного припинення протиправних посягань на стадіях готування й замаху на кримінальне правопорушення треба створити обстановку, яка б виключала можливість продовжувати цю діяльність. Необхідно, щоб умисні дії, безпосередньо спрямовані на здійснення протиправного посягання, викликали швидке реагування підрозділів Національної поліції, громадських організацій та громадян.

Повноваження слідчого щодо профілактики правопорушень осіб, що пошкодили шляхи сполучення та транспортні засоби, пов’язані насамперед з виявленням причин та умов, що сприяли вчиненню цих порушень, а також вжиття заходів щодо їх усунення. Для встановлення причин та умов слідчі повинні з’ясувати умови їх життя й обставин особи, що негативно впливали на його формування і призвели до вчинення кримінального правопорушення.

Діяльність працівника поліції щодо виявлення причин та умов вчинення особами кримінального правопорушення є творчим процесом, який потребує від нього певних теоретичних знань і практичних навичок. Заходи, спрямовані на виявлення причин та умов вчиненого кримінального правопорушення, зазвичай передбачаються у плані, що розробляється працівником поліції для

встановлення фактичних обставин кримінального правопорушення. Питання, які повинні плануватися для виявлення причин та передумов вчиненого кримінального правопорушення, можливо умовно поділити на три групи: 1) дані, що характеризують особу, яка пошкодила шляхи сполучення і транспортні засоби; 2) особливості криміногенної ситуації та її характер, що обумовили вчинення кримінального правопорушення; 3) характеризують обставини та явища, які впливали на формування в особи криміногенних рис [238, с. 55].

Причини та умови пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів встановлюються слідчим за допомогою слідчих дій, передбачених КПК України, й до встановлення фактичних обставин злочину: допити свідків, потерпілих, підозрюваних, обвинуваченого; призначення експертизи тощо. Основною формою реагування слідчого на виявлені причини та передумови вчинення особою злочину є підготовка подання, що надсилається до відповідних установ, організацій, які повинні вжити заходи щодо їх усунення [18, с. 173]. Відповідно до ст. 23 КПК України (1960 р.) обов'язок виносити подання у слідчого виникає лише тоді, коли йому вдається встановити особливі причини та умови, що спричиняють вчинення кримінального правопорушення, тобто чинне кримінально-процесуальне законодавство не зобов'язує слідчого виносити подання за кожною справою. Однак при розробленні та прийнятті чинного Кримінального процесуального кодексу законодавець відмовився від усунення причин та умов злочину, що суттєво обмежило плив на криміногенні детермінанти.

Контроль за реалізацією подань слідчого певною мірою здійснюють власне слідчий, прокуратура, суди, однак чіткого визначення функцій та повноважень цих органів щодо здійснення ними контролю за здійсненням цих подань слідчого немає, що значно знижує його ефективність [134, с. 174].

Також слідчі проводять із такими особами роботу щодо недопущення рецидивних злочинів, здійснюють загальну профілактику правопорушень серед цієї категорії населення (виступи у ЗМІ, проведення бесід, лекцій у школах,

трудових колективах). Такі заходи, з одного боку, сприяють усуненню причин та умов пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, профілактиці рецидивної злочинності, а з іншого – підвищують рівень правосвідомості громадян [134, с. 175].

Індивідуальне запобігання, що здійснюється стосовно до осіб, що пошкоджують шляхи сполучення і транспортні заходи, це – система заходів, що дозволяють виявити причини та умови кримінальних правопорушень, їх нейтралізація та усунення в межах передбачених національним законодавством завдань. Таким чином здійснюється превентивна робота серед громадян.

У нашому дослідженні ретельно проаналізовано фактори, що сприяли пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів. Інформацію про зони, вчинено зазначені злочини, нетверезий стан осіб та нерозуміння завданої шкоди, необхідно задокументувати, досліджувати та аналізувати з метою застосування найбільш ефективних заходів запобігання з врахуванням особливостей транспортної безпеки.

Пропаганда безпеки шляхів сполучення та транспортних засобів повинна включати: розповсюдження нормативних актів у сфері дорожнього руху; інформування населення про кримінальні правопорушення, пов’язані з пошкодженням шляхів сполучення і транспортних засобів, та їх наслідки; рекламування різних організаційних заходів. Діяльність з пропаганди безпеки транспорту спрямована на правове виховання громадян – його учасників, навчання дисципліні та дотримання правил техніки безпеки на транспорті.

Необхідними є заходи з організації ефективнішої роботи нарядів патрульної служби Національної поліції щодо дотримання правил безпеки транспорту безпосередньо на дорогах, залізницях, аеропортах та ін. До умов, що призводять до пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, необхідно віднести й недоліки у здійсненні нагляду за транспортною інфраструктурою і транспортними засобами. Але не всі факти пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів виявляються.

Ефективними заходами запобігання пошкодження шляхів сполучення і

транспортних засобів є взаємодія патрульної служби Національної поліції та дільничних інспекторів поліції [89].

Працівники служби дільничних інспекторів поліції при здійсненні своїх повноважень взаємодіють з органами державної влади, органами місцевого самоврядування та громадськими організаціями. Саме дільничні інспектори поліції забезпечують громадську безпеку, під якою розуміється стан захищеності інтересів людини, суспільства й держави від суспільно небезпечних діянь і негативного впливу надзвичайних обставин, викликаних криміногенною ситуацією, стихійним лихом, катастрофами, аваріями, пожежами, епідеміями та іншими надзвичайними подіями.

На дільничних офіцерів поліції покладається також забезпечення протидії злочинності, профілактика правопорушень та охорона публічного порядку за участю населення.

Важливим напрямом запобіжної діяльності дільничних офіцерів поліції є співпраця з органами місцевого самоврядування, представниками територіальних громад, населенням, керівниками підприємств, соціальних, навчальних та культурних закладів, закладів захисту дітей з метою реалізації принципу взаємодії з населенням на засадах партнерства, обміну інформацією для подальшого її використання під час виконання службових обов’язків.

Дільничні офіцери поліції застосовують комплекс заходів, спрямованих на виявлення причин та умов, які призводять до скоєння правопорушень, їх усунення в межах своєї компетенції, проведення профілактично-роз’яснювальної роботи серед громадян. Дільничний інспектор аналізує кількість скоєних на адміністративній дільниці кримінальних правопорушень, обставини, що призводять до їх скоєння, осіб, поведінка яких ними контролюється, прикмети осіб, які підозрюються у вчиненні кримінальних правопорушень і перебувають у розшуку.

Інспектори здійснюють превентивні заходи стосовно осіб, схильних до вчинення правопорушень, та осіб, які перебувають на обліку в органах поліції, для попередження вчинення ними правопорушень із залученням до цієї роботи

громадськості [89].

ДОП ставить на превентивний облік та в межах своєї компетенції проводить профілактичну роботу з: особами, звільненими з місць позбавлення волі, які відбували покарання за умисний злочин і в яких судимість не знято або не погашено в установленому законом порядку.

Індивідуальна профілактична робота проводиться відповідно до характеру, ступеня суспільної небезпечності правопорушень, що вчиняються особою, а також на основі даних про поведінку за місцем проживання та місцем роботи. Завжди здійснюється аналіз ситуації, визначається система послідовних заходів впливу на осіб. Така послідовність повинна забезпечити ефективність запобіжних заходів.

Висновки до розділу 3

Аналізуючи положення Закону України «Про транспорт» і «Положення про Міністерство інфраструктури», на нашу думку «Положення про Міністерство інфраструктури» необхідно внести доповнення до п. 4.5. Замість формулювання «здійснює нормативно-правове регулювання у сферах, які належать до його компетенції» визначити «*здійснення заходів контролю за безпекою єдиної транспортної системи центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту*».

Саме здійснення заходів контролю сприятиме проведенню аудиту безпеки транспортної інфраструктури для того, щоб: 1) виявляти та контролювати шляхи сполучення та транспорт з високою потенційною вірогідністю пошкодження (детальний систематичний технічний контроль безпеки, обумовлений розрахунковими характеристиками шляхів сполучення, що охоплює всі стадії від планування до початкової експлуатації;

2) забезпечення безпеки єдиної транспортної системи (система заходів, що спрямована на постійний аналіз/моніторинг шляхів сполучення з можливими пошкодженнями та дефектами, що з метою забезпечення безпеки потребують поточного ремонту).

Проведене нами дослідження сприяло виявленню низки проблемних аспектів як у плані законодавчої регламентації відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, так і правозастосовній практиці. Забезпечення правил безпеки руху складне та багатопланове. Усі мають встановлених правил, однак нерідко зустрічаються випадки, коли в результаті порушення декількома особами спеціальних правил з необережності завдається шкода.

В ситуаціях, які визначені в ст. 277 КК України, предмети приводяться в непридатний стан в результаті крадіжки. Як свідчить практика, особи, що вчинили крадіжку деталей транспортних засобів, притягуються до відповідальності за ст.ст. 185 та 194 КК України. Ця практика пояснюється тим, що за ст. 277 передбачено відповідальність за настання тяжких наслідків та завдання шкоди здоров'ю (середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження). А тому в більшості випадків особа, що пошкодила шляхи сполучення і транспортні засоби (наприклад, залізничні деталі та комплектуючі), притягується до кримінальної відповідальності за ч. 1 ст. 185 КК України у зв'язку з тим, що відбувся злочин невеликої тяжкості.

Для запобігання такого роду злочинів, на наш погляд, є необхідним зміна посилити кримінальну відповідальність за крадіжку деталей транспортного засобу, засобів зв'язку чи сигналізації, або іншого транспортного обладнання, якщо це спричинило чи могло спричинити аварію поїзда, судна або порушило нормальну роботу транспорту, або створило небезпеку для життя людей чи настання інших тяжких наслідків. У зв'язку з цим вважаємо за потрібне доповнити ч. 2 ст. 185 КК України формулюванням такого змісту: «*з транспортного засобу та транспортної інфраструктури, що призвело їх у непридатний для експлуатації стан*».

Удосконалення кримінально-правової відповідальності обумовлено підвищеною суспільною небезпечністю діянь, а саме: використанням винними особами умов суспільного лиха (хаосу) як фактору, що полегшує вчинення злочину; вчиненням кримінального правопорушення групового характеру (особливо в умовах конфліктних ситуацій, масовою інтенсивною протидією рішенням та законним діям спеціальних та правоохоронних органів). Злочинні дії, спрямовані на пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів, завдають небезпеку руху транспорту, матеріальні збитки у великих розмірах, шкоду здоров'ю та життю пасажирів. Тільки здійснення екстрених заходів робітниками транспорту дозволяє уникнути наслідків таких дій.

На нашу думку, пошкодження, руйнування та приведення у непридатний стан вчиняється умисно, у зв'язку з чим вважаємо за необхідне вказати на умисних характер дій ст. 277 КК України. Доказом цього є те, що, по-перше, за вказане кримінальне правопорушення передбачено більш суворе покарання, ніж за інші необережні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, у тому числі за порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту; по-друге, історія вітчизняного законодавства свідчить про пряму вказівку на умисний характер пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів; по-третє, відповідальність за дії, передбачені ст. 277 КК України настає з 14-річного віку.

На основі викладеного вище вважаємо, що необхідно внести зміни до ч. 1 ст. 277 КК України «*Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів», а саме – «Пошкодження транспортної інфраструктури і транспортних засобів»:*

1. Умисне руйнування або пошкодження транспортної інфраструктури транспортних засобів, а також інші дії, спрямовані на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан, якщо це спричинило чи могло спричинити аварію поїзда, судна або порушило нормальну роботу транспорту, або створило небезпеку для життя людей чи настання інших тяжких наслідків, -

караються штрафом від п’ятдесяти до двохсот п’ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на той самий строк, або позбавленням волі на строк до трьох років».

Аналіз сукупності факторів, що обумовлюють вчинення досліджуваного кримінального правопорушення і пояснюють оцінку ситуації та застосування заходів запобігання, впливання на процеси їх детермінації та причинності, і свідчать про необхідність розроблення та застосування специфічних методів запобігання.

На основі проведеного дослідження з метою підвищення ефективності державного контролю у сфері забезпечення безпеки транспорту, формування об’єктивної та повної державної статистики про кількість посягань на об’єкти транспортної інфраструктури і транспортних засобів вважаємо за необхідне доповнити «Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті»:

П. 7. Укртрансінспекція для виконання покладених на неї завдань має право спільно зі спеціально уповноваженими підрозділами Національної поліції:

1) аналізувати оперативну обстановку та прогнозувати розвиток криміногенної ситуації на об’єктах транспортної інфраструктури і транспортних засобах;

2) оцінювати ефективність заходів, що застосовуються підрозділами Національної поліції щодо недопущення вчинення злочинів на об’єктах транспортної інфраструктури і транспортних засобах, спільно розробляти заходи своєчасного реагування на зміни криміногенної ситуації;

3) прогнозувати та планувати спільну діяльність із підрозділами Національної поліції при розробленні заходів запобігання злочинам на об’єктах транспортної інфраструктури і транспортних засобах;

4) організовувати та контролювати виконання підпорядкованими підрозділами законодавства, нормативно-правових актів Національної поліції;

аналізувати та узагальнювати результати роботи, надавати необхідну практичну і методичну допомогу, розробляє та здійснює заходи щодо вдосконалення запобіжної діяльності Укртрансінспекції.

5) організовувати та координувати оперативно-розшукову діяльність підрозділів Національної поліції (кримінальної поліції), спрямовану на:

5.1. Запобігання, виявлення і розкриття тяжких та особливо тяжких злочинів, що посягають на об'єкти транспортної інфраструктури і транспортні засоби;

5.2. Взаємодія зі структурними підрозділами МВС, іншими правоохоронними органами та органами державної влади у вирішенні питань запобігання злочинам, що посягають на об'єкти транспортної інфраструктури і транспортні засоби;

5.3. Формування бази (банків) даних, що входять до єдиної інформаційної системи Міністерства внутрішніх справ України щодо осіб, які посягали на об'єкти транспортної інфраструктури і транспортні засоби;

5.4. Запобігання, виявлення, припинення та розкриття злочинів, на об'єктах транспортної інфраструктури і транспортних засобах, що створюють загрозу економічній стабільності транспортної галузі.

5.5. Удосконалення системи оперативного інформування, накопичення та використання баз даних про злочини, що посягають на об'єкти транспортної інфраструктури і транспортні засоби та обставини їх учинення.

6) проводити аналітичну роботу і планувати пропозиції і матеріали для підрозділів Національної поліції та Укртрансінспекції для комплексної оцінки криміногенної ситуації за півріччя і рік;

7) організовувати і проводити Укртрансінспекцією спільно із підрозділами Національної поліції аналітичних та кримінологічних досліджень з актуальних питань забезпечення безпеки транспортної інфраструктури і транспортних засобів.

Індивідуальне запобігання, що здійснюється стосовно осіб, які пошкоджують шляхи сполучення і транспортні заходи, це – комплекс заходів,

спрямованих на виявлення причин та умов, що призводять до скоєння правопорушень, їх усунення в межах своєї компетенції, проведення профілактично-роз'яснювальної роботи серед громадян. У нашому дослідженні ретельно проаналізовано фактори, що сприяли пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів. Інформацію про зони, де вчинено зазначені злочини, нетверезий стан осіб та нерозуміння завданої шкоди, необхідно задокументувати, досліджувати та аналізувати з метою застосування найбільш ефективних заходів запобігання з урахуванням особливостей транспортної безпеки. Пропаганда безпеки транспорту повинна включати: розповсюдження або популяризацію нормативних актів у сфері дорожнього руху; інформування населення про злочини, пов'язані з пошкодженням шляхів сполучення і транспортних засобів, та їх наслідки; рекламування різних організаційних заходів. Діяльність із пропаганди безпеки транспорту спрямована на правове виховання громадян – його учасників, навчання дисципліні на транспорті.

ВИСНОВКИ

У **дисертації** на основі узагальнення концепцій вітчизняних і зарубіжних учених, законодавства та багаторічної практики правоохоронних органів України та інших країн розроблено наукові положення й отримано результати, що в сукупності розв'язують важливу наукову задачу запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів в Україні, зокрема:

1. Аналіз наукових джерел свідчить про те, що кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту були об'єктами дослідження вітчизняних та зарубіжних вчених, але незважаючи, на досить інтенсивне теоретичне дослідження, в юридичній науці до цього часу немає монографічного дослідження, присвяченого дослідженню кримінологічної характеристики та запобіганню пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів.

2. Проведене історико-правове дослідження вітчизняного законодавства дало підстави виокремити три періоди формування кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. Так, у XIX–XX ст. сформовані правові приписи за приведення в непридатність шляхів сполучення і транспортних засобів, а чинне кримінальне законодавство оптимально структурувало кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту в окремому розділі Особливої частини «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту», в якому у ст. 277 КК України передбачено відповідальність за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів.

3. Компаративістський аналіз кримінального законодавства зарубіжних країн, дав можливість зробити висновок про наявність відповідальності за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів. Також у складі досліджуваного злочину передбачено і відповідальність за «блокування транспортних комунікацій». Суб'єкт досліджуваного кримінального правопорушення є осудна особа, що досягла віку кримінальної

відповідальності.

4. Вивчення стану й тенденції пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів дало підстави констатувати, що для пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів притаманно: 1) стабільність вчинення досліджуваних злочинів та інтенсивності поширення на території промислових центрів; 2) збереження частки від 0,5–3,3 % у структурі кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту; 3) груповий характер протиправних проявів; 4) рецидив пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів; 5) найбільша кримінальна активність притаманна наступним віковим групам: особи 30–35 років – 18,0 %, особи 36-45 років – 19,6 %; 6) соціальними наслідками пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів є завдана матеріальна фізична шкода, загроза життю та здоров'ю людей.

5. Дослідження кримінологічної характеристики осіб, що пошкоджують шляхи сполучення і транспортні засоби дозволяє зробити висновок, що більша частина осіб були працездатними, але не мали на момент вчинення кримінального правопорушення роботи. Більша частина досліджуваних кримінальних правопорушень вчиняється особами, що мають середню освіту (58,9 %), дані матеріалів кримінальних справ та кримінальних проваджень свідчать про те, що 54,1 % раніше були притягнути до кримінальної відповідальності (з них 22,2 % - за однорідні кримінальні правопорушення, 19,7 % за вчинення крадіжки (ст. 185 КК України), 12,2 % – за різні види кримінальних правопорушень).

Переважно для таких осіб характерна корислива мотивація, що обумовлена значною деформацією у структурі соціальної спрямованості, оскільки позитивні компоненти слабко виражені, соціально-психологічні якості особи нестійкі. На основі вивчення та аналізу мотивації поведінки та взаємодії особи з ситуацією, були виділені наступні типи осіб: 1) деструктивний тип; 2) звичний тип; 3) нестійкий тип; 4) випадковий тип.

6. Наголошено на соціально-економічній природі причин та умов

пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. Особливість досліджених детермінант пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів проявляється у взаємообумовленості опосередкованого або безпосереднього впливу різноманітних сфер державного та суспільного життя, а саме: 1) недоліки формування державної політики у сфері безпеки шляхів сполучення (організація, розробка, застосування заходів транспортної безпеки); 2) низький рівень забезпечення економічного розвитку транспортної інфраструктури (відсутність оновлення транспортної інфраструктури, зниження інвестиційної привабливості, знос виробничих фондів); 3) недостане соціального забезпечення громадян України; 4) прогалини в організаційно-управлінській діяльності у забезпеченні безпеки транспортної інфраструктури; 5) неефективність правозастосовної діяльності (кваліфікація кримінальних правопорушень за ч. 2 ст. 185 КК України); 6) взаємодія об'єктивних і суб'єктивних чинників, які складаються з послідовних елементів «ситуація» – «особа» – «дія», і реалізується у в різноманітних варіаціях: 1) особа з чітко вираженою протиправною мотивацією – ситуація, що не має значення для протиправної поведінки; 2) особа з відносно стійкою протиправною мотивацією – ситуація, сприятлива для вчинення кримінального правопорушення; 3) особа зі слабко вираженою протиправною мотивацією – ситуація, що провокує вчинення кримінального правопорушення.

7. Визначено заходи загальносоціального запобігання пошкодження шляхів сполучення і транспортних заходів, а саме «*забезпечення безпеки транспортної інфраструктури України*», як система заходів, що здійснюються підрозділами Національної поліції, Міністерством інфраструктури України, Державною службою України з безпеки на транспорті щодо усунення причин та умов посягання на шляхи сполучення та транспортні засоби, а також недопущення протиправного посягання в діяльність єдиної транспортної системи України.

Також на основі дослідження безпеки транспортної інфраструктури запропоновано внесення доповнень відповідно до положення Закону України

«Про транспорт» і «Положення про Міністерство інфраструктури», на нашу думку «Положення» до п. 5 «здійснює нормативно-правове регулювання у сферах, які належать до його компетенції» доповнити «*здійснення заходів контролю за безпекою єдиної транспортної системи центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту*».

З метою запобігання крадіжок з транспортної інфраструктури та транспортних засобів є, необхідним зміна кримінального законодавства у сторону його посилення щодо крадіжок деталей транспортного засобу, засобів зв'язку чи сигналізації, або іншого транспортного обладнання, якщо це спричинило чи могло спричинити аварію поїзда, судна або порушило нормальну роботу транспорту, або створило небезпеку для життя людей чи настання інших тяжких наслідків. У зв'язку з цим запропоновано: а) доповнити ч. 2 ст. 185 КК України таким змістом: «*…з транспортного засобу та транспортної інфраструктури, що призвело їх у непридатний для експлуатації стан*»; б) внести зміни до назви ст. 277 КК України та викласти ч. 1 у такій редакції: *«Пошкодження транспортної інфраструктури і засобів»:*

1. Умисне руйнування або пошкодження транспортної інфраструктури транспортних засобів, а також інші дії, спрямовані на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан, якщо це спричинило чи могло спричинити аварію поїзда, судна або порушило нормальну роботу транспорту, або створило небезпеку для життя людей чи настання інших тяжких наслідків, -

караються штрафом від п'ятдесяти до двохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на той самий строк, або позбавленням волі на строк до трьох років».

Ефективність застосування загальносоціальних заходів запобігання пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів залежить від застосування державного контролю, який є необхідним елементом управління.

Важливість такої функції реалізується у формі корегуючих заходів, спрямованих на усунення причин та умов пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів та сприятиме: виявленню шляхів сполучення і транспортних засобів з високою потенційною вірогідністю пошкодження; моніторингу шляхів сполучення з можливими дефектами та пошкодженнями, які потребують поточного ремонту з метою недопущення їх руйнування.

8. Розроблені заходи спеціально-кримінологічного запобігання базуються на основі збору даних, їх оцінки, аналізу інформації щодо криміногенної ситуації. Суб'єктами спеціально-кримінологічного запобігання є підрозділи Національної поліції, Державна служба України з безпеки на транспорті.

Зазначено, що система запобіжних заходів ґрунтується на прогнозуванні потенційного пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів; взаємодії суб'єктів запобіганням правопорушень у сфері транспортної безпеки; моніторингу ефективності застосованих запобіжних заходів і на цій основі розробка й удосконалення застосованих заходів.

9. Розроблено систему заходів індивідуально-профілактичного запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів як логічного завершення комплексу запобіжних заходів. Наголошено, що заходи індивідуально-профілактичного запобігання повинні відображати 1) якісні зміни у мотивації та поведінці об'єктів запобіжного впливу; 2) набір заходів недопущення протиправної поведінки; 3) вплив на найближче оточення та несприятливе середовище особистості (зовнішні умови мотивації) і на саму особистість з відхиленням у поведінці (внутрішні умови мотивації). Запобіжний вплив повинен здійснюватися у таких напрямах: 1) структурно-мотиваційною перебудовою мотиваційної сфери особистості (стратегічний напрям); 2) корекція конкретної мотивації та вибору поведінки суб'єкта у характерній для нього криміногенній ситуації (тактичний напрям).

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абельцев С. Н. Личность преступника и проблемы криминального насилия. М. : Закон и право ; ЮНИТИ-ДАНА, 2000. 207 с.

2. Агильдин В. В. Уголовно-правовая и криминологическая характеристика причинения смерти по неосторожности : дисс. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Иркутск, 2003. 208 с.

3. Алексеев Н. С. Автотранспортные происшествия и их расследование. М. : Госюриздат, 1962. 315 с.

4. Алексеев Н. С. Транспортные преступления : ответственность за преступления, посягающие на правильную работу советского транспорта. Ленинград : Ленингр. гос. ун-т, 1957. 147 с.

5. Андреева Г. М. Социальная психология : учебник для вузов. [3-е изд.]. М. : Наука, 1994. 324 с. URL: http://www.psylib.org.ua/books/andrg01/index.htm

6. Антонюк Н. Диференціація кримінальної відповідальності у правових інститутах звільнення від покарання чи його відбування. *Підприємство, господарство і право*. 2020. № 4. С. 272–277.

7. Антонюк Н. Роль інституту проступків для диференціації кримінальної відповідальност. *Право України*. 2020. № 11. С. 158–172.

8. Антонян Ю. М. Криминология : учебник для бакалавров. М. : Юрайт, 2012. 523 с.

9. Антонян Ю. М. Насилие. Человек. Общество : монография. М. : ВНИИ МВД России, 2001. 247 с.

10. Антонян Ю. М., Еникеев М. И., Эминов В. Е. Психология преступника и расследование преступлений : монография. М. : Юристъ, 1996. 336 с.

11. Антонян Ю. М., Кудрявцев В. Н., Эминов В. Е. Личность преступника : монография. СПб. : Юрид. центр Пресс, 2004. 366 с.

12. Антонян Ю. М. Изучение личности преступника : учеб. пособ. М. : ВНИИ МВД СССР. 1982. 80 с.

13. Афанасенко С. І. Генезис кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2015. № 2. С. 59–61. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pupch_2015_2_18.

14. Ахметшин Х. М., Ахметшин Н. Х. , Петухов А. А. Современное уголовное законодательство КНР : уголовный кодекс КНР. М. : Муравей, 2000. 432 с.

15. Бабаев М. М., Квашис В. Е. Цена преступности: проблемы теории и практики. *Российский криминологический взгляд*. 2009. № 2. С. 246–259.

16. Бабенко А. М. Запобігання злочинності в регіонах України: концептуально-методологічний та праксеологічний вимір : монографія. Одеса : ОДУВС, 2014. 416 с.

17. Багіров С. Р. Причинний зв'язок у злочинах, що вчиняються через необережність : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2005. 23 с.

18. Бандурка А. М., Бочарова С. П., Землянськая Е. В. Юридическая психология : учебник. Харьков : НУВС, 2001. 640 с.

19. Бандурка О. М. Литвинов О. М. Стратегія і тактика протидії злочинності : монографія. Харків : Ніка Нова, 2012. 313 с.

20. Бандурка О. М., Давыденко Л. М. Преступность в Украине: причины и противодействие : монографія. Харьков : Основа, 2003. 367 с.

21. Баулін Ю. В. Кримінально-правова політика як один з головних елементів вітчизняної кримінально-правової системи. *Проблеми протидії злочинності у XXI столітті: вітчизняний та міжнародний досвід* : матеріали міжнар. симпозіуму (Чернігів, 24 квіт. 2015 р.) / заг. ред. д-ра юрид. наук, проф. І. Г. Богатирьова ; Буковинський державний фінансово-економічний університет ; Апеляційний суд Чернігівської області. Чернігів, 2015. 232 с.

22. Бедриківський В. В. Проблеми визначення поняття «попередження злочинності». *Науковий вісник Київського національного університету внутрішніх справ*. 2010. № 1. С. 131–136.

23. Бова А. А. Перспективи використання інтелектуального аналізу даних

(Data Mining) у кримінологічних дослідженнях. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ України*. 2002. № 5. С. 32–35.

24. Богатирьов І. Г. Проблема ціни злочинності в Україні. *Сучасна кримінологія: досягнення, проблеми, перспективи* : матеріали міжнар. наук. конф., присвяч. 50-річчю кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права (Харків, 9 груд. 2016 р.) / за ред. В. Я. Тація, Б. М. Головкіна. Харків, 2016. С. 87–89.

25. Богатирьов І. Г., Кисельов М. О. Кримінологічні засади запобігання злочинності у великому місті на регіональному рівні : монографія. Бровари : ПФПА, 2010. 160 с.

26. Богатирьова О. І., Олефір Л. І. Пробація або звільнення від відбування покарання з випробуванням як форма кримінальної відповідальності. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2017. Спецвипуск. № 1. С. 185–188.

27. Бородин С. В. Борьба с преступностью: теоретическая модель комплексной программы / отв. ред. В. Н. Кудрявцев. М. : Наука, 1990. 272 с.

28. Братусь Б. С. Аномалии личности. М. : Мысль, 1988. 301 с.

29. Бриллиантов А. В. Проблемы классификации осужденных к лишению свободы в целях дифференциации условий отбывания наказания : монография. М. : ВНИИ МВД РФ, 1995. 144 с.

30. Буева Л. П. Социальная среда и сознание личности. М. : Моск. ун-т, 1968. 268 с.

31. Бунге М. Причинность. Место принципа причинности в современной науке / [пер. с англ.]. М. : Иностр. лит., 1962. 512 с.

32. Бурданова В. С., Быков В. М. Виктимологические аспекты криминалистики : учеб. пособ. Ташкент : Ташк. ВШ МВД СССР, 1981. 79 с.

33. Василевич В. В. Доктринальні засади кримінологічної політики в Україні. *Політика у сфері боротьби зі злочинністю України: теоретичні та прикладні проблеми* : монографія / за заг. ред. П. Л. Фріса, В. Б. Харченка. Івано-Франківськ – Харків, 2016. С. 118–143.

34. Василевич В. В. Принципи кримінологічної політики України. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2014. Вип. 27. С. 82–90. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pbzz_2014_27_10.

35. Василевич В. В. Теоретико-прикладні аспекти аналізу та оцінки кримінологічної ситуації. *Актуальні проблеми вдосконалення чинного законодавства України*. 2011. Вип. 27. С. 219–226. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/apvchzu_2011_27_36

36. Василевич В. В. Теоретичне підґрунтя створення та розвитку кримінологічної політики. *Науковий вісник Академії муніципального управління*. Серія : Право. 2014. Вип. 1. С. 200–206. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvamu_pr_2014_1_39

37. Вербенський М. Г. Транснаціональна злочинність : монографія. Дніпропетровськ : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ ; Ліра ЛТД, 2009. 356 с.

38. Вицин С. Е. Моделирование в криминологии : учеб. пособ. М. : Моск. ВШ МВД СССР, 1973. 102 с.

39. Віктімологія : навч. посіб. / [В. В. Голіна, Б. М. Головкін, М. Ю. Валуйська та ін.] ; за ред. В. В. Голіни і Б. М. Головкіна. Харків : Право, 2017. 308 с.

40. Водний кодекс України : Закон України від 06 черв. 1995 р. № 213/95-ВР ; вводиться в дію постановою Верховної Ради № 214/95-ВР від 06 черв. 1995. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 24. Ст. 189, 190. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95- %D0 %B2 %D1 %80#Text.

41. Вознагражденіе за вредъ и убытки. *Энциклопедическій словарь* : в 41 т. / издатели Ф. А. Брокгауз и И. А. Ефрон. СПб. : Типолитография И. А. Ефрона, 1892. Т. VIa. Винословіе – Воланъ. С. 892–896.

42. Гаухман Л. Д. Квалификация преступлений: закон, теория, практика. М. : Центр ЮрИнфоР, 2003. 448 с.

43. Гель А. П., Семаков Г. С., Яковець І. С. Кримінально-виконавче право України : навч. посіб. / за ред. проф. А. Х. Степанюка. Київ : Юрінком Інтер, 2008. 624 с.

44. Гізімчук С. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху : автореф. дис. … канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 1999. 17 с.

45. Глобальний стан прав працівників: вільна робоча сила в недружньому середовищі : результати аналітичного дослідження Freedom House 2010 р. *Центр Разумкова* : [сайт]. URL: http://razumkov.org.ua/ukr/files/category_journal/NSD118_ukr_1.pdf.

46. Голіна В. В. Єдність загальносоціального і спеціально-кримінологічного попередження економічної злочинності. *Проблеми боротьби зі злочинністю в сфері економічної діяльності* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Харків, 15–16 груд. 1998 р.) / Харк. центр вивч. організ. злочинності при Нац. юрид. акад. України. Харків, 1999. С. 124–130.

47. Голіна В. В. Запобігання злочинності (теорія і практика) : навч. посіб. Харків : Нац. юрид. акад. України, 2011. 120 с.

48. Голіна В. В. Кримінологічна політика як основа розробки теорії і практики запобігання злочинності в Україні. *Проблеми законності*. 2016. Вип. 133. С. 192–203. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pz_2016_133_20

49. Голіна В. В. Судимість : монографія. Харків : Харків юрид., 2006. 384 с.

50. Голіна В. В., Лукашевич С. Ю., Колодяжний М. Г. Державне програмування і регіональне планування заходів запобігання злочинності в Україні / заг. ред. В. В. Голіни. Харків : Право, 2012. 304 с.

51. Голіна В. В., Сметаніна Н. В. «Ціна» злочинності: що ми про неї знаємо? *Голос України*. 2013. № 127 (12 липня). С. 10.

52. Головкін Б. Кримінологічні засоби забезпечення безпеки від корисливої насильницької злочинності та її проявів. *Право України*. 2011. № 1. С. 240–246.

53. Головкін Б. М. Причинність у системі детермінації злочинності. *Теорія і практика правознавства* : електрон. наук. фах. вид. 2014. № 1. URL: http://nauka.jur-academy.kharkov.ua/download/el_zbirnik/1.2014/11.pdf.

54. Горох О. П. Звільнення від покарання та його відбування (аналіз судової статистики). *Наука і правоохорона*. 2016. № 3. С. 167–175.

55. Горох О. П. Сучасні кримінально-правові проблеми звільнення від покарання та його відбування / за наук. ред. А. А. Музики. Київ : Дакор, 2019. 676 с.

56. Горшков Д. В. Незаконне заволодіння транспортними засобами: кримінологічна характеристика та запобігання : автореф. дис. … канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2016. 16 с.

57. Государственные учреждения Российской империи Х1Х – ХХ вв. Жандармские полицейские управления железных дорог. *Путеводители по российским архивам* : [сайт]. URL: http://guides.rusarchives.ru/browse/guidebook.html?bid=201&sid=680350

58. Грищук В. К. Поняття диференціації кримінальної відповідальності. *Кримінальний кодекс України 2001 р.: проблеми застосування і перспективи удосконалення* : матеріали Міжнар. симпозіуму, 11–12 верес. 2009 р. Львів, 2009. С. 40–43.

59. Громов Н. Н., Персианов В. А. Управление на транспорте : учебник для вузов. М. : Транспорт, 1990. 336 с.

60. Гумеров І. А. Криминологическая характеристика преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и его предупреждение : автореф. дис. … канд. юрид. наук : 12.00.08. Казань, 2004. 32 с.

61. Гусаров С. М. Адміністративно-правові засади управлінської діяльності Державної автомобільної інспекції України щодо забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. … канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2002. 20 с.

62. Дагель П. С. Неосторожность. Уголовно-правовые и криминологические проблемы. М. : Юрид. лит., 1977. 144 с.

63. Денисов С. Ф. Детермінанти злочинності і моделі кримінологічної превенції злочинів молоді : монографія. Запоріжжя : Класич. приват. ун-т, 2010.

396 с.

64. Деякі питання оптимізації діяльності центральних органів виконавчої влади системи юстиції : постанова Кабінету Міністрів України від 18 трав. 2016 р. № 343. *Урядовий портал* : [сайт]. URL: https://www.kmu.gov.ua/npas/249066305.

65. Джужа А. О. Основні напрямки удосконалення віктимологічного запобігання правопорушенням в Україні : монографія. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2016. 304 с.

66. Джужа О. М. Запобігання злочинам: кримінолого-віктимологічна парадигма : монографія. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2015. 332 с.

67. Джужа О. М. Місце і роль кримінологічних досліджень у протидії економічній злочинності в Україні. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ України*. 2005. № 1. С. 89–95.

68. Джужа О. М., Василевич В. В., Кулик О. Г. Основні показники злочинності: міжнародний і вітчизняний досвід. *Вісник Верховного Суду України*. 2012. № 1. С. 37–42. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vvsu_2012_1_15

69. Джужа О. М., Іванов Ю. Ф. Кримінологія : навч. посіб. Київ : Паливода А. В., 2006. 264 с.

70. Джужа О. М., Моісеєв Є. М., Василевич В. В. Кримінологія. Спеціалізований курс лекцій зі схемами (Загальна та Особлива частини) : навч. посіб. Київ : Атіка, 2001. 368 с.

71. Добров Г. М. Наука о науке: начала науковедения. Киев : Наук. думка, 1989. 304 с.

72. Долгополова М. М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху : автореф. дис. … канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2003. 19 с.

73. Доповідь про стан людського розвитку за 2019 р. За межами доходів, за межами середніх показників, за межами проблем сьогодення: нерівність у стані людського розвитку в 21 столітті. *United Nation Ukraine* : [сайт]. URL: https://www.ua.undp.org/content/ukraine/uk/home/library/democratic_

governance/human-development-report-2019.html

74. Дрьомін В. М. Кримінологія : навч.-метод. посіб. Одеса : Одес. юрид. акад., 2015. 144 с. (Сер.: Навчально-методичні посібники).

75. Дудоров О. О. Кримінальна відповідальність: окремі дискусійні аспекти. *Актуальні проблеми кримінальної відповідальності* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (10–11 жовт. 2013 р.). Харків, 2013. С. 101–107. URL: https://ivpz.kh.ua/wp-content/uploads/2019/02/zbirnik_konf_2013.pdf

76. Єгупенко В. В. Заходи запобігання та припинення адміністративних порушень на транспорті органами Державної автомобільної інспекції МВС України : дис. … канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2002. 186 с.

77. Жалинский А. Э. Условия эффективности профилактики преступлений. М. : ВНИИ МВД СССР, 1978. 152 с.

78. Жулев В. И. Транспортные преступления. М. : Спарк, 2001. 190 с.

79. З початку 2018 року злочинці викрали 125 гальмівних башмаків. *Укрзалізниця* : [сайт]. URL: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/483544/

80. З січня по червень 2015 р. майже на 20 % збільшилася кількість випадків незаконного втручання в роботу залізничного транспорту. *Укрзалізниця* : [сайт]. URL: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/404360/

81. Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика : у 3 кн. Київ : Ін Юре, 2007. Кн. 1. Теоретичні засади та історія української кримінологічної науки. 424 с.

82. Закалюк А. П. Прогнозирование и предупреждение индивидуального преступного поведения. М. : Юрид. лит., 1986. 192 с.

83. Закон об уголовном праве Израиля / [постатейный пер. с иврита на рус. яз. судья Марат Дорфман]. 2-е изд. перераб. и доп. Хайфа : М. Дорфман, 2010. 261 с.

84. Звіт з людського розвитку в Україні за 2008 рік. Людський розвиток і європейський вибір України. Київ : ПРООН Україна, 2008. URL:

http://www.undp.org.ua/ua/home

85. Звіт ООН з розвитку людського потенціалу. *ПРООН* : [сайт]. URL: http://hdr.undp.org/en

86. Зелінський А. Ф. Кримінологія : навч. посіб. Харків : Рубікон, 2000. 240 с.

87. Зотов Б. Л. Расследование и предупреждение автотранспортных проишествий. М. : Юрид. лит., 1972. 192 с.

88. Исаев Н. И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : науч.-практ. пособ. / под ред. Н. Г. Кадникова. М. : Юриспруденция, 2011. 192 с.

89. Інструкція з організації діяльності дільничних офіцерів поліції : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 28 лип. 2017 р. № 650. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1041-17#Text

90. Інструкція з організації обліку та руху кримінальних проваджень в органах досудового розслідування Національної поліції України : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 14 квіт. 2016 р. № 296. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0884-16

91. Інструкція з організації роботи підрозділів ювенальної превенції Національної поліції України : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 19 груд. 2017 р. № 1044. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0686-18#Text

92. Кальман А. Г., Христич И. А. Понятийный аппарат современной криминологии (терминологический словарь) / Ин-т изучения проблем преступности ; Акад. правовых наук Украины. Харьков : Новасофт, 2005. 271 с.

93. Карпец И. И. Индивидуализация наказания в советском уголовном праве. М. : Госюриздат, 1961. 152 с.

94. Касьянов Г. Освітня система України 1990 – 2014 : аналіт. огляд / Благодійний фонд «Інститут розвитку освіти». Київ : ТАКСОН, 2015. 52 с.

95. Квашис В. Е. Преступная неосторожность. Социально-правовые и криминологические проблемы. Владивосток : Дальневост. ун-т, 1986. 192 с.

96. Кетле Ламбер Адольф Жак. Человек и развитие его способностей, или опыт общественной физики. СПб. : Изд. О. И. Бакст, 1865. Т. 1. 228 с.

97. Климчук М. П. Розслідування злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (криміналістичні та процесуальні аспекти) : автореф. дис. … канд. юрид. наук : 12.00.09. Київ, 2007. 19 с.

98. Клочков В. Поняття та критерії ефективності прокурорського нагляду. *Право України*. 2008. № 11. С. 92–96.

99. Книженко О. О. Звільнення від відбування покарання з випробуванням за кримінальним правом України : автореф. дис. … канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2003. 20 с.

100. Кобзин Д. Ціна насильства в українському суспільстві. *В дзеркалі громадської думки* / Міжнар. жіночий правозахис. центр ”Ла Страда–Україна” ; Укр. ін-т соц. дослідж. ім. О. Яременка. [Б. м.] : Міжнар. жіночий правозахис. центр «Ла Страда -Україна», 2007. 7 с.

101. Ковальський В. С., Семаков Г. С., Костенко О. М. Кримінологія : підручник. Київ : Юрінком, 2017. 344 с.

102. Кодекс торгівельного мореплавства України : Закон України від 23 трав. 1995 р. № 176/95-ВР ; вводиться в дію постановою Верховної Ради України від 09 груд. 1994 р. № 277/94-ВР. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95- %D0 %B2 %D1 %80#Text

103. Козловський А. А., Боярська З. І. Розвиток концепції повітряного права України: історія та сучасність. *Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. 2009. № 12, т. 3 (12). С. 8–12.

104. Колб С. О. Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні : автореф. дис. … канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2016. 20 с.

105. Кон И. С. Социология личности. М. : Политиздат, 1967. 383 с.

106. Концептуальные основы развития государственной системы социальной профилактике правонарушений и предупреждения пре ступлений :

сб. / под общ. ред. А. Ф. Майдыкова, В. Д. Малкова, Д. К. Нечевина. М. : Акад. управл. МВД России, 1998. 100 с.

107. Коришева И. В. Уголовная ответственность за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения : дисс. … канд. юрид. наук : 12.00.08. М., 2004. 145 с.

108. Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб. : Юрид. центр Пресс, 2003. 404 с.

109. Костенко О. М. Концепція модернізації кримінології у світлі соціального натуралізму (про основи «натуралістичної» кримінології). *Право України*. 2009. № 7. С. 31–38.

110. Костенко О. М. Культура і закон – у протидії злу : монографія. Київ : Атіка, 2008. 352 с.

111. Крикунов Г. Н. Криминологическое прогнозирование и борьба с преступностью : монографія. Днепропетровск : Юрид. акад. МВД Украины, 2002. 104 с.

112. Криминология – XX век / под ред. д-ра юрид. наук, проф. В. Н. Бурлакова, д-ра юрид. наук, проф., засл. деят. науки РФ, акад. В. П. Сальникова. СПб. : Юрид. центр Пресс, 2000. 554 с.

113. Криминология : учебник / [А. А. Герцензон, В. К. Звирбуль, Б. Л. Зотов и др.]. 2-е изд. испр. и доп. М. : Юрид. лит., 1968. 472 с.

114. Криминология : учебник / под ред. Дж. Ф. Шелли ; [пер. с англ.]. 3-е междунар. изд. СПб. : Питер, 2003. 860 с.

115. Криминология : учебник для вузов / под ред. Н. Ф. Кузнецовой, Г. М. Минковского. М. : БЕК, 1998. 553 с.

116. Кримінальний кодекс Української РСР : прийнятий другою сесією ВУЦВК X скликання від 8 черв. 1927 р. *ЗУ УРСР*. 1927. № 58–59. Ст. 232.

117. Кримінально-виконавчий кодекс України : Закон України від 11 лип. 2003 р. № 1129-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 3–4. Ст. 21.

118. Кримінологічна віктимологія : навч. посіб. / [Є. М. Моісеєв, О. М. Джужа, В. В. Василевич та ін.] ; заг. ред. проф. О. М. Джужи. Київ: Атіка, 2006.

352 с.

119. Кримінологічна діяльність суб’єктів кримінального судочинства : монографія / [В. Л. Давиденко, О. О. Титаренко, М. Л. Давиденко, О. М. Литвинов ; за заг. ред. Л. М. Давиденка]. Харків : Тимченко, 2011. 214 с.

120. Кримінологія : підручник / [А. М. Бабенко, О. Ю. Бусол, О. М. Костенко та ін.] ; за заг. ред. Ю. В. Нікітіна, С. Ф. Денисова, Є. Л. Стрельцова. [2-ге вид., перероб. та допов.]. Харків : Право, 2018. 416 с.

121. Кримінологія : підручник / заг. ред. І. Г. Богатирьова, В. В. Топчія. Київ : Дакор, 2018. 352 с.

122. Кримінологія : підручник для студентів вищ. навч. закл. / відп. ред. Я. Ю. Кондратьєв ; заг. ред. О. М. Джужи ; М-во освіти і науки України ; НАВСУ. Київ : Юрінком Інтер, 2002. 414 с.

123. Кримінологія. Академічний курс / кол. авторів ; за заг. ред. О. М. Литвинова. Київ : Кондор, 2018. 538 с.

124. Кримінологія. Загальна частина : навч. посіб. / [А. Б. Блага, І. Г. Богатирьов, Л. М. Давиденко, О. М. Литвинов та ін.] ; заг. ред. О. М. Бандурки. Харків : ХНУВС, 2010. 240 с.

125. Кругликов Л. Л., Васильевский А. В. Дифференциация ответственности в уголовном праве. СПб. : Юрид. центр Пресс, 2002. 300 с.

126. Кудрявцев В. Н. Генезис преступного поведения. Опыт криминологического моделирования : учеб. пособ. М. : ФОРУМ-ИНФРА-М, 1998. 216 с.

127. Кудрявцев В. Н. Причинность в криминологии. (О структуре индивидуального преступного поведения) М. : Юрид. лит., 1968. 175 с.

128. Кудрявцев В. Н., Нерсесянц В. С., Кудрявцев Ю. В. Социальные отклонения : введение в общую теорию. М. : Юрид. лит., 1984. 320 с.

129. Кузнецова Н. Ф. Преступление и преступность. М. : Юрид. лит., 1969. 232 с.

130. Кулик О. Г., Наумова І. В., Бова А. А. Злочинність в Україні: фактори, тенденції, протидія (2002 – 2014 рр.) : монографія. Київ : ДНДІ МВС України,

2015. 362 с.

131. Кулик О. Кримінологічний аналіз злочинності в Україні : напрями вдосконалення методології та методики. *Право України*. 2009. № 7. С. 52–57.

132. Куринов Б. А. Квалификация транспортних преступлений (ст.ст. 85, 86 УК РСФСР). М. : МГУ, 1965. 234 с.

133. Куринов Б. А. Уголовная ответственность за транспортные преступления по советскому уголовному праву : автореф. дисс. … д-ра юрид. наук. М., 1965. 30 с.

134. Курс кримінології. Особлива частина : у 2 кн. : підручник / за заг. ред. О. М. Джужи. Київ : Юрінком Інтер, 2001. Кн. 2. 480 с.

135. Лесниевски-Костарева Т. А. Дифференциация уголовной ответственности. Теория и законодательная практика. М. : Норма, 1998. 296 с.

136. Ли Д. А. Преступность в структуре общества. М. : Русский мир, 2000. 156 с.

137. Лимская декларация руководящих принципов контроля : принята IX Конгрессом Международной организации высших контрольных органов (ИНТОСАИ) в 1977 г. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/604_001.

138. Лисиченко В. К. Использование данных естественных и технических наук в следственной и судебной практике : учеб. пособ. Киев : Вища школа, изд-во при КГУ, 1979. 146 с.

139. Литвак О. М. Держава і злочинність : монографія. Київ : Атіка, 2004. 304 с.

140. Литвак О. М. Загальнотеоретичні підвалини спеціальнокримінологічного запобігання злочинності. *Право України*. 2001. № 5. С. 97–103.

141. Лук’янова Г. Ю. Методологічні основи дослідження права у сучасній юридичній науці. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. Серія : Юридична. 2011. № 4. С. 33–43.

142. Лунеев В. В. Социальные последствия, жертвы и цена преступности.

Государство и право. 2009. № 1. С. 36–56.

143. Малиновська О. А. Міграційна політика Європейського союзу: виклики та уроки для України. Київ : НІСД, 2014. 48 с.

144. Малышев В. С. Анатомия зла: эволюция негативных социальных явлений: причины, условия, прогнозы : монография. Донецк : Юрпресс, 2001. 431 с.

145. Матвійчук Я. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту (порівняльно-правове дослідження) : автореф. дис. … канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2009. 20 с.

146. Медицький І. Б. Запобігання злочинності : навч. посіб. для студентів вищ. навч. закл. Івано-Франківськ : Віктор Дяків, 2008. 220 с.

147. Мельниченко О. А. Підвищення рівня та якості життя населення: механізм державного регулювання. Харків : ХарРІ НАДУ Магістр, 2008. 232 с.

148. Мельничук Т. В. Кримінологічна безпека: сутність та концептуальне обґрунтування. *Актуальні проблеми держави і права*. 2011. № 60. С. 132–138.

149. Методика кримінологічного аналізу злочинності в Україні / кол. авт. ; за заг. ред. О. М. Джужі. Київ : Київ. нац. ун-т внутр. справ, 2006. 161 с.

150. Милюков С. Ф. Уголовно-правовое значение криминологической характеристики преступника : дисс. … канд. юрид. наук : 12.00.08. Воронеж, 1980. 218 с.

151. Мисливий В. А. Злочини проти дорожнього руху та експлуатації транспорту : монографія. Дніпропетровськ : Юрид. акад. МВС України, 2004. 380 с.

152. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження) : автореф. дис. … д-ра юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2005. 36 с.

153. Мілашевич А. В. Проблеми профілактики адміністративних правопорушень на транспорті : дис. … канд. юрид. наук : 12.00.07. Ірпінь, 2001. 20 с.

154. Мозоль С. А. Загальна характеристика та види об’єктів кримінологічної безпеки. *Право і Безпека*. 2017. № 4. С. 117–122. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pib_2017_4_22

155. Мозоль С. А. Кримінологічна безпека в Україні : монографія. Харків : Константа, 2018. 477 с.

156. Мозоль С. А. Кримінологічна безпека в Україні: феномен та наукові засади забезпечення : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2018. 34 с.

157. Мозоль С. А. Сучасні загрози кримінологічній безпеці. *Наше право*. 2018. № 1. С. 121–127.

158. Мойсюк О. М. Віктимологічна профілактика порушень правил безпеки дорожнього руху (ст. 215 КК України) : автореф. дис. … канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ. 1999. 19 с.

159. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України / відп. ред. С. С. Яценко. [4-те вид., перероб. та допов.]. Київ : А.С.К., 2006. 848 с.

160. Неверов В. И. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатация транспортных средств (уголовно-правовое и криминологическое исследование) : автореф. дисс. … канд. юрид. наук: 12.00.08. Саратов, 2006. 21 с.

161. Нежурбіда С. І. Кримінологічне вчення про причинність злочинності : дис. … д-ра юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2015. 605 с.

162. Нежурбіда С. І. Злочинна необережність : концепція, механізм, шляхи протидії : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2001. 20 с.

163. Нечаевъ В. Источники права. *Энциклопедическій словарь* : в 41 т. / издатели Ф. А. Брокгауз и И. А. Ефрон. СПб. : Типолитография И. А. Ефрона, 1894. Т. 26 (XIIIa). Историческіе журналы – Калайдовичъ. С. 519–525.

164. Новий словник української мови : в 3 т. / [уклад. В. В. Яременко, О. М. Сліпушко]. Київ : Аконіт, 2006. Т. 3. П – Я. 712 с.

165. Новий тлумачний словник української мови : в 3 т. / [уклад. В. В.

Яременко, О. М. Сліпушко]. 2-ге вид. Київ : Аконіт, 2007. Т. 1. А – К. 926 с.

166. Новиков С. И., Ярамышьян Ш. Ш. Следственный эксперимент при расследовании дорожно-транспортных происшествий : учеб. пособ. Киев: КВШ МВД СССР, 1985. 84 с.

167. Номоконов В А. О проблеме изучения причин преступности. *Вопросы борьбы с преступностью* : сб. науч. трудов. М., 1986. Вып 44. С. 3–9.

168. Оболенцев В. Ф. Латентна злочинність: проблеми теорії та практики попередження. [2-ге вид., перероб. та допов.]. Харків : Віленський Л. М., 2012. 117 с.

169. Омельченко О. Є., Письменний Д. П. Процесуальна діяльність слідчого щодо запобігання злочинам : навч. посіб. Київ : ПАЛИВОДА А. В., 2008. 216 с.

170. Орловская Н. А. Уголовно-правовые санкции: проблемы определения, классификации и функционального анализа. Одесса : Юрид. літ., 2010. 296 с.

171. Осадчий В. І. Кримінально-правова складова регламентування поліцейських заходів примусу в Законі України «Про Національну поліцію». *Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. 2015. № 4. С. 154–160. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npnau_2015_4_31

172. Осадчий В. І. Кримінальна відповідальність: загальні зауваження. *Dictum factum*. 2019. № 2. С. 109–117. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/dicf_2019_2_18.

173. Осадчий В. І. Незаконне збагачення (ст. 368-5 кк України): короткий огляд. *Dictum factum*. 2020. № 1. С. 133–140. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/dicf_2020_1_21

174. Осадчий В. І. Шляхи криміналізації постановлення суддею (суддями) завідомо неправосудного вироку, рішення, ухвали або постанови. *Dictum factum*. 2020. № 2. С. 107–113. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/dicf_2020_2_17.

175. Осадчий В. І. Якість кримінального закону – важлива складова охорони прав і свобод людини. *Dictum factum.* 2018. № 2. С. 87–93. URL:

http://nbuv.gov.ua/UJRN/dicf_2018_2_19.

176. Осадчий В. І. Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту : монографія. Київ : Європ. ун-т, 2011. 151 с.

177. Основные начала уголовного законодательства СССР и союзных республик : постановление ЦИК СССР от 31 октября 1924 г. *Сборник документов по истории уголовного законодательства СССР и РСФСР 1917 – 1952 гг.* / под ред. И. П. Голякова. М. : Госюриздат, 1953. С. 199–207.

178. Офіс Генерального прокурора України [сайт]. URL: https://www.gp.gov.ua/ua/index.html

179. Панкратов В. В. Методология и методика криминологических исследований. М. : Юрид. лит., 1972. 134 с.

180. Панюшкин В. А. Правовые основы использования достижений научно-технического прогресса в уголовном судопроизводстве : автореф. дисс. … канд. юрид. наук : 12.00.09. Ленинград,1980. 23 с.

181. Пиріг І. В. Теорія і практика використання спеціальних знань при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Київ, 2006. 201 с.

182. Письменський Є. О. Закінчення строків давності виконання обвинувального вироку як підстава для звільнення особи від відбування покарання. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. 2011. № 1. С. 320–328

183. Повітряний кодекс України : Закон України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text

184. Положения о губернских строительных и дорожных комиссиях : утв. 28 апреля 1849 г. *Путеводители по российским архивам* : [сайт]. URL: http://guides.rusarchives.ru/browse/guidebook.html?bid=308&sid=1081520

185. Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 11 лют. 2015 р. № 103. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/103-

2015- %D0 %BF

186. Положення про Міністерство внутрішніх справ України : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 28 жовт. 2015 р. № 878. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/878-2015- %D0 %BF#Text

187. Пономаренко В. С., Кизим М. О., Узунов Ф. В. Рівень і якість життя населення України. Харків : ІНЖЕК, 2003. 224 с.

188. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду від 11 черв. 2019 р. Справа № 536/1367/17. *Єдиний державний реєстр судових рішень* : [сайт]. URL: http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/82541248

189. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду від 5 лют. 2019 р. Справа № 335/7300/16-к. Єдиний державний реєстр судових рішень : [сайт]. URL: http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/79880110

190. *Собрание узаконений и распоряжений рабочего и крестьянского правительства*. 1923. № 48. С. 478.

191. Правила дорожного движения. *Украинская советская энциклопедия.* Київ : Гл. ред. УРЭ, 1982. Т. 8. С. 475.

192. Про автомобільний транспорт : Закон України від 23 лют. 2006 р. № 3492-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2006. № 32. Ст. 273. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text

193. Про автомобільні дороги : Закон України від 8 верес. 2005 р. № 2862-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 51. Ст. 556. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text

194. Про внесення змін до Закону України «Про застосування амністії в Україні» щодо повної реабілітації політичних в'язнів : Закон України від 27 лют. 2014 р. № 792-VII. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: https://zakon.rada.gov. ua/laws/show/792-18

195. Про залізничний транспорт : Закон України від 4 лип. 1996 р.

№ 273/96-ВР ; вводиться в дію постановою Верховної Ради України від 04 лип. 1996 р. № 274/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 40. Ст. 183, 184. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96- %D0 %B2 %D1 %80#Text

196. Про затвердження Інструкції про порядок ведення єдиного обліку в органах поліції заяв і повідомлень про вчинені кримінальні правопорушення та інші поді : наказ Міністерства внутрішніх справ України 06 листоп. 2015 р. № 1377. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1498-15

197. Про затвердження Положення про патрульну службу МВС : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 02 лип. 2015 р. № 796. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0777-15

198. Про затвердження Порядку визначення засудженим виду установи виконання покарань, направлення для відбування покарання засуджених до позбавлення волі на певний строк, довічного позбавлення волі, арешту, обмеження волі та їх переведення : наказ Міністерства юстиції України від 27 лют. 2017 р. № 680/5. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0265-17.

199. Про затвердження Типового положення про управління організаційно-аналітичного забезпечення та оперативного реагування головних управлінь Національної поліції України в Автономній Республіці Крим та м. Севастополі, областях, м. Києві : наказ Міністерства внутрішніх справ України 22 січ. 2016 р. № 39. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0216-16

200. Про міський електричний транспорт : Закон України від 29 черв. 2004 р. № 1914-IV. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15#Text

201. Про національну безпеку України : Закон України від 21 черв. 2018 р. № 2469-VIII. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text

202. Про Національну поліцію : Закон України від 02 лип. 2015р. № 580-

VIII. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/580-19

203. Про організацію діяльності підрозділів дізнання органів Національної поліції України : наказ Міністерства внутрішніх справ України 20 трав. 2020 р. № 405. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0491-20#Text

204. Про організацію діяльності слідчих підрозділів Національної поліції України : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 06 лип. 2017 р. № 570. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0918-17#Text

205. Про основи національної безпеки : Закон України від 19 черв. 2003 р. № 964-IV. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/964-15

206. Про парламентські слухання на тему : «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху», 23 груд. 2018 р. *Урядовий портал* : [сайт]. URL: http:// http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=248729542

207. Про Положення про Міністерство інфраструктури України : указ Президента України від 12 трав. 2011 р. № 581/2011. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/581/2011

208. Про Програму діяльності Кабінету Міністрів України : постанова Верховної Ради України від 14 квіт. 2016 р. № 1099-VIII. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1099-19

209. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовт. 2010 р. № 2174-р. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010- %D1 %80#Text

210. Про транспорт : Закон України від 10 листоп. 1994 р. № 232/94-ВР. *Верховна Рада України* : [сайт]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94- %D0 %B2 %D1 %80#Text

211. Профілактика злочинів : підручник / [О. М. Джужа, В. В. Василевич, О. Ф. Гіда та ін.] ; за заг. ред. д-ра юрид. наук, проф. О. М. Джужи. Київ : Атіка, 2011. 720 с.

212. Пузирьов М. С. Правове регулювання диференціації та індивідуалізації виконання покарання у вигляді позбавлення волі на певний строк. *Вісник Академії митної служби України*. Серія : Право. 2010. № 1. С. 137–142.

213. Развадовський В. Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання) : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2004. 38 с.

214. Рарог А. И. Вина в советском уголовном праве / науч. ред. Б. В. Здравомыслов. Саратов : Сарат. ун-т, 1987. 186 с.

215. Рарог А. И. Субъективная сторона и квалификация преступлений : учеб. пособ. М. : Профобразование, 2001. 134 с.

216. Рівень життя населення України / Нац. акад. наук України ; Ін-т демографії та соціальних досліджень ; Держ. комітет статистики України. Київ : Консультант», 2006. 430 с. URL: https://www.idss.org.ua/monografii/riven_juttya_naselennya %20krainu.pdf

217. Рівень освіти у загальноосвітніх навчальних закладах в Україні у 1990–2012 р. *Свобода слова в Україні* : [сайт]. URL: http://svobodaslova.in.ua/news/read/20406

218. Рогов В. А. История государства и права России IX – начала XX веков : учебник для юрид. вузов и фак-тов. М. : Манускрипт, 1994. 300 с.

219. Романов Н. С. Теоретические и доказательные вопросы судебной автотехнической экспертизы. Киев : МВД УССР, 1975. 155 с.

220. Российское законодательство X–XX веков. Тексты и коммент. : в 9 т. / под общ. ред. О. И. Чистякова. М. : Юрид. лит., 1985. Т. 3. Акты Земских соборов / отв. ред. т. А. Г. Маньков. 511 с.

221. Савченко А. В. Мотив і мотивація злочину : монографія. Київ : Атіка, 2002. 144 с.

222. Салманова О. Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху : дис. … канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2002. 231 с.

223. Салманова О. Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху : автореф. дис. … канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2002. 20 с.

224. Сведения об установленной сумме материального ущерба и его возмещаемости по оконченным уголовным делам. *Комитет по правовой статистике и специальным учётам Республика Казахстан* : [сайт]. URL: http://service.pravstat. kz/portal/page/portal/POPageGroup/Services/Pravstat

225. Скулиш Є. Кримінологічна безпека в системі національної безпеки України. *Вісник Національної академії прокуратури України*. 2010. № 2. С. 47–50.

226. Сметаніна Н. В. До питання визначення «ціни» злочинності у сучасному суспільстві. *Часопис Київського університету права*. 2012. № 4. С. 327–330.

227. Сметаніна Н. В. Доцільність визначення та розрахунку ціни злочинності як перспектива розвитку кримінологічної науки. *Сучасна кримінологія: досягнення, проблеми, перспективи* : матеріали міжнар. наук. конф., присвяч. 50-річчю каф. кримінології та кримінально-виконавчого права (Харків, 9 груд. 2016 р.) / за ред. В. Я. Тація, Б. М. Головкіна. Харків, 2016. С. 201–203.

228. Сметаніна Н. В. Інформаційна модель злочинності в пострадянській кримінології. *Порівняльно-аналітичне право* : електрон. наук. фах. вид. 2013. № 3–1. С. 327–331. URL: http://www.pap.in.ua/3-1_2013/8/Smetanina %20N.V..pdf

229. Сметаніна Н. В. Наукові підходи до теорії злочинності у сучасній кримінології : монографія / заг. ред. проф. В. В. Голіни. Харків : Право, 2016. 192 с.

230. Смирнов Д. В. Уголовно-правовая и криминологическая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации

транспортных средств : автореф. дис. … канд. юрид. наук : 12.00.08. М., 2004. 26 с.

231. Советское исправительно-трудовое право. Общая часть : учебник / [Н. А. Стручков, В. П. Артамонов, М. П. Мелентьев и др.] ; под ред. М. П. Мелентьева, Н. А. Стручкова, И В. Шмарова. Рязань : РВШ МВД СССР, 1987. 308 с.

232. Соктоев З. Б. Причинность в дорожно-транспортных преступлениях: уголовно-правовая характеристика : автореф. дисс. … канд. юрид. наук : 12.00.08. Красноярск, 2001. 229 с.

233. Сопільник Л. І. Розвиток теорії та засад формування нормативної бази безпеки дорожнього руху : автореф. дис. … д-ра техн. наук : 05.01.02. Львів, 2002. 32 с.

234. Стан і структура злочинності в Україні 2009–2013 р. р. : за даними Управління статистичної інформації та аналізу Департаменту інформаційно-аналітичного забезпечення МВС України. *Єдиний портал органів системи МВС України* : [сайт]. URL: https://mvs.gov.ua/ua/pages/274_Statistika.htm/

235. Стан і структура злочинності в Україні 2010–2019 р. р. : за даними Управління статистичної інформації та аналізу Департаменту інформаційно-аналітичного забезпечення МВС України. *Єдиний портал органів системи МВС України* : [сайт]. URL: https://mvs.gov.ua/ua/pages/274_Statistika.htm/

236. Стан і структура злочинності в Україні 2014–2020 р. р. : за даними Управління статистичної інформації та аналізу Департаменту інформаційно-аналітичного забезпечення МВС України. *Єдиний портал органів системи МВС України* : [сайт]. URL: https://mvs.gov.ua/ua/pages/274_Statistika.htm/

237. Стан і структура злочинності в Україні 2017–2019 р. р. : за даними Управління статистичної інформації та аналізу Департаменту інформаційно-аналітичного забезпечення МВС України. *Єдиний портал органів системи МВС України* : [сайт]. URL: https://mvs.gov.ua/ua/pages/274_Statistika.htm/

238. Сучасні стратегії міліції щодо профілактики правопорушень серед неповнолітніх : навч. посіб. / [Л. І. Мороз, Р. Г. Коваль. Н. М. Прокопенко та

інш.] ; за наук. ред. Л. І. Мороз. Київ : ПАЛИВОДА А.А., 2008. 220 с.

239. Сушенцева Л. Формування професійної мобільності майбутніх кваліфікованих робітників у професійно-технічних навчальних закладах: теорія і практика: монографія / за ред. акад. НАПН України Н. Г. Ничкало. Кривий Ріг : Видавничий дім, 2011. 439 с.

240. Таганцев Н. С. Русское уголовное право. Часть общая : лекции : в 2 т. М. : Наука. 1994. Т. 1. 380 с.

241. Тарарухин С. А. Установление мотива и квалификация преступления. Киев : Вища шк., 1977. 151 с.

242. Тарарухін С. А. Вибрані твори : в 3 ч. / МВС України ; НАВСУ. Київ : Нац. акад. внутр. справ України, 2004. Ч. 2. Кримінологія. Соціально-психологічні причини злочинів. 99 с.

243. Таций В. Я. Объект и предмет преступления в советском уголовном праве. Харьков : Выща шк., изд-во при Харьк. гос. ун-те, 1988. 196 с.

244. Тихий В. П. Уголовно-правовая охрана общественной безопасности. Харьков : Вища школа, изд-во при Харьк. гос. ун-те, 1981. 172 с.

245. Тихомиров М. Н. Пособие для изучения Русской Правды / под общ. ред. проф. Б. А. Рыбакова. М. : МГУ, 1953. 192 с.

246. Транспортне право України : навч. посіб. / Е. Ф. Демський, В. К. Гіжевський, С. Е. Демський, А. В. Мілошевич ; за заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського. Київ : Юрінком Інтер, 2002. 386 с.

247. Тяжкова И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. СПб. : Юрид. центр. Пресс, 2002. 173 с.

248. У 2015 році зафіксовано 521 випадок несанкціонованого втручання, що загрожував безпеці залізничного руху. *Укрзалізниця* : [сайт]. URL: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/419055/

249. У першому півріччі на Придніпровській залізниці запобігли 340 спробам крадіжок майна та вантажів. *Укрзалізниця* : [сайт]. URL: https://www.uz.gov.ua/press_center/latest_news/478883/

250. Уголовно-исполнительное право : учебник / под ред. проф.

И. В. Шмарова. М. : БЕК, 1996. 418 с.

251. Уголовный кодекс Болгарии. URL: http://ugolovnykodeks.ru/2011/11/ugolovnyj-kodeks-bolgarii/164/

252. Уголовный кодекс Італії. URL: http://constitutions.ru/archives/

253. Уголовный кодекс Киргизской Республики : принят 1 окт. 1997 г. № 68 ; с изм. и доп. по сост. на 03 авг. 2013 г. URL: http://continent-online.com/Document/?doc_id=30222833&sublink=2800000

254. Уголовный кодекс Китайской Народной Республики. URL: http://www.loc.gov/law/help/guide/nations/china.php/

255. Уголовный кодекс Королевства Швеции. URL: http://constitutions.ru/archives/5859

256. Уголовный кодекс Литовской Республики : утв. 26 сент. 2000 г. Офиц. текст. URL: http://lawdiss.org.ua/books/a1313.doc.html

257. Уголовный кодекс Республики Беларусь : от 09 июля 1999 г. № 275-З ; принят Палатой представителей 02 июня 1999 г. ; одобрен Советом Республики 24 июня 1999 г. URL: http://mvs.gov.by/main asxp?guid = 101163

258. Уголовный кодекс Республики Казахстан : с изм. и доп. по сост. 04 июля 2013 г. URL: http://continent-online.com/Document/?doc_id=30222833&sublink=2800000

259. Уголовный кодекс Республики Куба. URL: http://www.loc.gov/law/help/guide/nations/cuba.php/

260. Уголовный кодекс Республики Польша / [науч. ред. канд. юрид. наук, доцент А. И. Лукашов, д-р юрид. наук, проф. Н. Ф. Кузнецова ; вступ. статья канд. юрид. наук, доц. А. И. Лукашова, канд. юрид. наук, проф. Э. А. Саркисовой ; пер. с польск. Д. А. Барилович]. СПб. : Юрид. центр Пресс, 2001. 234 с.

261. Уголовный кодекс Республики Узбекистан : утв. законом Республики Узбекистан от 22 сент. 1994 г. № 2012-XII ; с изм. и доп. по сост. на 30 апр. 2013 г. URL: http://continent-online.com/Document/?doc_id=30421110&search=Уголовный %20кодекс %20

262. Уголовный кодекс Российской Федерации : Федеральный закон от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ ; принят ГД ФС РФ 24 мая 1996 г. URL: http://www/ consultant.ru/pohular/ukrf/

263. Уголовный кодекс Украины : науч.-практ. коммент. / отв. ред. С. С. Яценко, В. И. Шакун, В. И. Антипов, В. А. Клименко. Киев : Правові джерела, 1998. 1085 с.

264. Уголовный кодекс УССР. Офиц. текст с изм. на 1 января 1950 г. М. : Госюриздат, 1950. 128 с.

265. Уголовный кодекс Федеративной Республики Германия. СПб. : Юридический центр Пресс, 2003. 524 с.

266. Уголовный кодекс Франции. СПб. : Юрид. центр Пресс, 2002. 648 с. URL: https://www.twirpx.com/file/379964/

267. Уголовный кодекс Швейцарии. СПб. : Юрид. центр Пресс, 2002. 350 с.

268. Уголовный кодекс Эстонской Республики. *Crimpravo.ru. Зарубежные уголовные кодексы* : [сайт]. URL: http://crimpravo.ru/page/zar-uk/ Назва з екрана.

269. Україна у світі. Огляд міжнародних індексів. Фонд ефективне управління. URL: http://www.feg.org.ua/docs/ukraine_inthe_world_2013_ukr_web.pdf

270. Українська кримінологічна енциклопедія / [упоряд. О. М. Джужа, О. М. Литвинов] ; заг. ред. В. В. Чернія, В. В. Сокуренка. Харків – Київ : Харк. Нац. ун-т внутр. справ ; Нац. акад. внутр. справ ; Крим. асоц. України ; Золота миля, 2017. 804 с.

271. Уложеніе о наказаніяхъ уголовныхъ и исправительных 1845 года / издано Н. С. Таганцевымъ. СПб. : Государственная типографія, 1899. 900 с.

272. Уложеніе о наказаніяхъ уголовныхъ и исправительныхъ. *Энциклопедическій словарь* : в 41 т. / издатели Ф. А. Брокгауз и И. А. Ефрон. СПб. : Типолитография И. А. Ефрона, 1902. Т. XXXIVa. Углеродъ – Усиліе. С. 686–688.

273. Фактор. *Словники ABBYY Lingvo (Uk-Uk)* : [сайт]. URL: http://www.lingvo.ua/uk/Interpret/uk-ru/ фактор.

274. Фердман Г. П. Механізми протидії проявам тероризму на залізничному транспорті України : автореф. дис. ... канд. наук з держ. упр. : 25.00.02. Одеса, 2006. 20 с.

275. Филонов В. П. Преступность в особо крупном городе: состояние, причины и меры по ее предупреждению : монография / под ред. проф. В. П. Филонова. Донецк : ДИВД МВД Украины, 2002. 280 с.

276. Філонов В., Назимко Є. Реформування інституту звільнення від відбування покарання з випробуванням у світлі сучасних тенденцій гуманізації пенальної політики України. *Право України*. 2010. № 3. С. 184–189.

277. Філософський енциклопедичний словник / [ред. кол : В. І. Шинкарук та ін.]. Київ : Абрис, 2002. 800 с.

278. Хавронюк М. І. Диференціація кримінальної відповідальності або чи не очікує Україну соціальна катастрофа? *Кримінальний кодекс України 2001 р.: проблеми застосування і перспективи удосконалення* : матеріали Міжнар. симпозіуму, (11–12 верес. 2009 р.) / ЛьвДУВС. Львів, 2009. С. 147–151.

279. Хьелл Л., Зиглер Д. Теории личности. Основные положения, исследования и применение / [пер. С. Меленевской и Д. Викторовой ; терминологическая правка В. Данченко]. = L. Hjelle, D.Ziegler. Personality Theories: Basic Assumptions, Research, and Applications 3th ed.: McGrow-Hill, 1992; СПб. : Питер Пресс, 1997 ; Киев : PSYLIB, 2006. 607 с. URL: http://psylib.org.ua/books/hjelz01/index.htm

280. Челпан О. В. Актуальні питання щодо особливості виявлення та документування розкрадань вантажів на залізничному транспорті. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2019. № 4. С. 78–83.

281. Челпан О. В. Генезис кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. *Роль та місце правоохоронних органів у розбудові демократичної правової держави* : матеріали VIII міжнар. наук.-практ. конф. (25 берез. 2016 р.) / ОДУВС. Одеса, 2016. С. 346–347.

282. Челпан О. В. Генезис кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2013. № 3. С. 52–54. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pupch_2013_3_20.

283. Челпан О. В. Жертва злочину. *Кримінально-правові та кримінологічні заходи протидії злочинності* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (13 листоп. 2015). Одеса, 2015. С. 180–182.

284. Челпан О. В. Запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2016. № 9. С. 81–89.

285. Челпан О. В. Заходи загальносоціального запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних заходів. *Підготовка охоронців правопорядку в Харкові (1917–2017)* : матеріали наук.-практ. конф. до 100-річчя підготовки охоронців правопорядку в Харкові (25 листоп. 2017 р.) / ХНУВС. Харків, 2017. С. 298–301.

286. Челпан О. В. Заходи індивідуальної профілактики пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. *Процесуальне та криміналістичне забезпечення розслідування кримінальних правопорушень в світлі вимог сучасного кримінального процесуального кодексу України* : матеріали Всеукр. наук.-практ. інтернет-конф. (26 листоп. 2015 р.) / ОДУВС. Одеса, 2015. С. 207–211.

287. Челпан О. В. Злочини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. *Південноукраїнський правничий часопис.* 2013. № 4. С. 55–57. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pupch_2013_4_22

288. Челпан О. В. Кримінологічна характеристика осіб, що пошкоджують шляхи сполучення і транспортні засоби. *Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення* : матеріали Міжвуз. наук.-практ. круглого столу (28 трав. 2020 р.) / МВС України ; Нац. акад. внутр. справ ; Координаційне бюро з проблем кримінології Нац. акад. правових наук України. Київ, 2020. С. 278–284.

289. Челпан О. В. Історико-правовий аналіз злочинів. *Організаційно-*

правові засади боротьби з правопорушеннями на транспорті : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (29 листоп. 2013) р. Одеса, 2013. С. 285–286.

290. Челпан О. В. Права, свободи людини громадянина в Україні. *Правова система держави: проблеми формування та перспективи розвитку* : матеріали УІІ Всеукр. наук. конф. молодих вчених, присвяченої Дню прав людини (12 груд. 2014) / ОДУВС. Одеса, 2014. С. 52–55.

291. Челпан О. В. Правовое регулирование отдельных направлений предупреждения преступности несовершеннолетних в Украине. *Правовые реформы в постсоветских странах* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (28–29 берез. 2014 р.). Кишинів, Молдова, 2014. С. 273–277.

292. Челпан О. В. Профілактика правопорушень на транспорті. *Південноукраїнський правничий часопис.* 2013. № 2. С. 22–25.

293. Челпан О. В. Стан дослідження проблеми запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів. *Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення* : тези доп. наук.-теорет. конф. (м. Київ, 20 берез. 2014 р.) / [ред. кол. В. В. Коваленко, В. В. Чернєй, О. М. Джужа, В. В. Василевич та ін.] ; НАВС. Київ, 2014. С. 104–106.

294. Челпан О. В. Стан і тенденції пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. *Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення* : зб. наук. праць за матеріалами наук.-теорет. конф. (26 берез. 2015 р.) / НАВС. Київ, 2015. С. 119–122.

295. Челпан О. В. Стосовно заходів запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів. *Кримінально-правові та кримінологічні аспекти протидії злочинності* : матеріали Всеукр. наук.-практ. Інтернет-конф. (29 листоп. 2019 р.) / ОДУВС. Одеса, 2019. С. 255–257.

296. Через незаконні втручання сторонніх осіб залізниці зазнали майже 600 тис. грн збитків. *Укрзалізниця* : [сайт]. URL: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/428511/– Назва з екрану.

297. Чипурина Е. А. Криминологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных проишествий в условиях крупного города, повлекших

тяжкие последствия (на материалах г. Москвы) : автореф. дисс. … канд. юрид. наук : 12.00.08. М, 2005. 24 с.

298. Чичерина М. П. Виктимологический анализ и профилактика дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями частных легковых автомобилей : автореф. дисс. … канд. юрид. наук: 12.00.08. М., 2000. 20 с.

299. Шахриманьян И. К. Невменяемость по советскому уголовному праву : автореф. дисс. … канд. юрид. наук. Ленинград, 1962. 17 с.

300. Шиян Д. Проблема застосування додаткових покарань у разі звільнення від відбування основного покарання з випробуванням. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. Серія : Юридичні науки. 2017. № 876. С. 290–295.

301. Юридична енциклопедія : в 6 т. / [редкол.: Ю. С. Шемшученко (відп. ред.) та ін.]. Київ : Укр. енцикл., 2001. Т. 3. К–М. 792 с.

302. Юрченко О. Ю. Роль віктимної поведінки потерпілих при вчиненні тяжких насильницьких злочинів проти життя та здоров’я особи в Україні : дис. … канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2004. 188 с.

303. Якимова С. В. Кримінологічна характеристика та попередження корисливих злочинів на залізничному транспорті (за матеріалами УМВСУ на Львівській залізниці) : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2007. 20 с.

304. Chelpan O. V. Prevention of Criminal Offenses Related to Damage to the Transport Networks in Ukraine. *European Reforms Bulletin scientific peer-reviewed journal.* 2017. № 3. P. 8–13.

305. Shanghina L. The Demographic Situation in Ukraine: Present State, Tendencies, and Predictions. – Connections Publications, Pfp Consortium. 2002. URL: https://defencemanagement.org/system/files/01.2.05_shanghina.pdf

ДОДАТКИ

Додаток А

Зведені дані
за результатами вивчення матеріалів кримінальних справ та кримінальних проваджень за статтею 277 КК України (вивчено 148 кримінальних справ та 163 кримінальних проваджень КК України за період 2010-2019 рр.)

№ з/п	Питання	Кіль-кість вивчених справ	Пи-том а вага %
1.	**2.**	**3.**	**4.**
	Розділ І. Відомості про злочин		
1.	**Кваліфікація злочину (стаття КК України):**		
	Ст. 277 – Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів	311	100
	ч. 1 ст. 277	269	86,4
	ч. 2 ст. 277	35	11,2
	ч. 3 ст. 277	7	2,2
2.	**Орган (посадова особа), яка порушила кримінальну справу та відкрила кримінальне провадження:**		
	слідчий підрозділ НП обласної (міської) ланки	274	88,1
	прокуратура обласної (міської) ланки	37	11,9
3.	**Кримінальну справу порушено та кримінальне провадження відкрито:**		
	за фактом вчинення злочину	227	72,9,
	стосовно конкретної особи (осіб)	84	27,1
4.	**Приводом порушення кримінальної справи та відкриття кримінального провадження були матеріали, отримані в результаті:**		
	безпосереднього виявлення ознак злочину	287	92,2
	заяви або повідомлення окремих громадян	16	5,14
	інше	8	2,57
5.	**Спосіб вчинення злочину:**		
	умисне руйнування шляхів сполучення	32	10,3
	пошкодження шляхів сполучення	23	7,4
	умисне руйнування споруд на шляхах сполучення	27	8,7
	умисне пошкодження споруд на шляхах сполучення	46	14,8
	умисне руйнування засобів зв’язку чи сигналізації	48	15,4

	умисне пошкодження засобів зв'язку чи сигналізації	47	15,1
1.	**2.**	**3.**	**4.**
	умисне руйнування рухомого складу або суден	51	16,4
	умисне пошкодження рухомого складу або суден	37	11,9
	інші		
6.	**Наявність кваліфікуючих ознак злочину:**		
	спричинення потерпілому тяжкості чи тяжких тілесних ушкоджень;	264	84,9
	заподіяння великої матеріальної шкоди (ч. 2 ст.277)	42	13,5
	загибель людей (ч. 3 ст. 277)	5	1,6
7.	**Злочин вчинено (кількісний склад групи):**		
	однією особою	102	32,8
	у складі групи:		
	від 2-х до 4-ти осіб	159	51,1
	від 3-х до 6-ти осіб	47	15,1
	від 5-ти до 7-ти осіб	3	1
8.	**Період існування групи**		
	від одного до трьох місяців	238	76,5
	від трьох до шести місяців	52	16,7
	понад один рік	21	6,8
9.	**Статевий склад групи:**		
	чоловіки	294	94,6
	жінки	-	-
	чоловіки і жінки	17	5,4
10.	**Виявлення злочинів на стадіях:**		
	замаху на злочин	34	10,9
	закінчення злочину	277	89,1
	Розділ ІІ. Відомості про особу, яка вчинила злочин		
11.	**Стать:**		
	чоловіча	301	96,8
	жіноча	10	3,2
12.	**Вік:**		
	до 16 років	19	6,1
	16- 18 років	26	8,4
	19-29 років	34	10,9
	30-35 років	56	18,0
	36-45 років	61	19,6
	45-50 років	74	23,8
	старше 51 років	41	13,2

1.	**2.**	**3.**	**4.**
13.	**Громадянство**		
	громадяни України	311	100
	особи без громадянства	-	-
	іноземні громадяни	-	-
	серед них громадяни СНД	-	-
14.	**Мотивація вчиненого злочину:**		
	користь	129	41,5
	поліпшення матеріального стану	97	31,2
	особисті нестатки	85	27,3
15.	**Освіта:**		
	неповна середня	57	18,3
	середня загальна	183	58,9
	середня спеціальна	69	22,2
	вища	2	0,6
16.	**Роль у вчиненні злочину:**		
	особа знала про злочинний характер дій, спосіб вчинення злочину	106	34,1
	особисто брала участь у вчиненні злочину	153	49,2
	залучала неповнолітніх до участі у злочині	44	14,1
	підбурювала до вчинення злочину	8	2,6
17.	**Місце вчинення злочину:**		
	за місцем проживання	289	92,9
	за межами місцем проживання	18	5,8
	інші	4	1,3
18.	**Наявність судимостей:**		
	не були засуджені	143	45,9
	були засуджені:		
	а) були засуджені за вчинення однорідних злочинів	69	22,2
	б) були засуджені за вчинення крадіжки (ст. 185 КК України)	61	19,7
	в) були засуджені за різні види злочинів	38	12,2
19.	**Працездатність:**		
	працездатні	306	98,4
	непрацездатні	5	1,6
20.	**Зайнятість:**		
	працюючи, серед них:	297	95,5
	а) робітники	143	48,1
	б) селяни	36	12,2
	в) особи, що навчаються	41	13,8
	г) без постійного джерела доходів (безробітні)	77	25,9
	не працюючи	14	4,5

21.	**Сімейний стан:**		
	перебували у шлюбі	126	40,5
	перебували у цивільному шлюбі	86	27,7
	не перебували у шлюбі	99	31,8
22.	**Наявність дітей:**		
	є діти	165	53,1
	не має	146	46,9
22.1	**Наявність дітей у осіб, що перебували у шлюбі / не перебували у шлюбі :**		
	одного	123/63	39,6/20,2
	двох	67/38	21,5/12,3
	трьох і більше	16/4	5,2/1,2
23.	**Визнання провини та каяття:**		
	визнали провину і розкаюються у вчиненні злочину	279	89,7
	серед них визнали провину у вчинення злочину після консультацій з захисником	30	9,6
	не визнали провину і не розкаюються	2	0,7
24.	вирок суду по кримінальним справам та кримінальним провадженням:		
	штраф	64	20,6
	виправні роботи	14	4,6
	позбавлення волі	118	37,9
	позбавлення волі на строк від трьох до восьми років	21	6,7
	позбавлення волі на строк від семи до п’ятнадцяти років	5	1,6
	притягнення до кримінальної відповідальності за ч. 1 ст. 185 КК України	89	28,6

Додаток Б

Зведені дані
анкетування 293 поліцейських підрозділів кримінальної поліції, поліції охорони, слідчих територіальних підрозділів Національної поліції в ході проведення кримінологічного дослідження на тему «Кримінологічна характеристика та запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів» (за ст. 277 КК України)

№ з/п	Питання	Кіль-кість осіб	Пи-том а вага %
1	2	3	4
	Соціально-демографічні дані опитаних розподілились наступним чином		
1.	**За віком:**		
	до 25 років	38	12,9
	26-35 років	159	54,3
	36-50 років	76	25,9
	старше 50 років	20	6,9
2.	**За стажем роботи в Національній поліції:**		
	від 1 до 3-х років	38	12,9
	від 3-х до 5-ти років	89	30,4
	від 5-ти до 10-ти років	94	32,1
	понад 10-ть років	72	24,6
3.	**Як Ви оцінюєте діяльність підрозділів поліції з розкриття пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів?**		
	позитивно	28	9,5
	в основному задовільно	256	87,4
	незадовільно	9	3,1
4.	**Чим, на Вашу думку, обумовлені основні недоліки в діяльності НП по боротьбі з пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів?**		
	відсутністю цілеспрямованої і системної запобіжної діяльності підрозділів поліції з профілактики пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів	7	2,4
	недостатнім рівнем професіоналізму та підготовки кадрів працівників підрозділів НП при розслідувані та розкритті злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту	47	16,1
	недостатнім рівнем матеріально-технічного забезпечення діяльності підрозділів НП	86	29,3

	відсутністю методичних і практичних посібників, які б відповідали потребам практики у боротьбі з сучасними видами пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів	31	**10,6**
	плинністю кадрів	39	13,1
	непослідовністю реформування підрозділів поліції і, як наслідок, ліквідація окремих підрозділів	56	19,2
	інші обставини	27	9,2
5.	**Які, на Вашу думку, фактори обумовлюють пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів?**		
	малозначність завданої шкоди	127	43,3
	відсутність можливості розкриття злочину та притягнення до відповідальності винної особи	43	14,7
	недостатні заходи забезпечення охорони шляхів сполучення і транспортних заходів	63	21,5
	відсутність належної взаємодії та обміну інформацією між підрозділами НП та Міністерством інфраструктури	60	20,5
6.	**Які, на Вашу думку, причини пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів?**		
	неефективність кримінально-правової відповідальності за вчинення досліджуваних злочинів	74	25,3
	недоліки в діяльності підрозділів НП	69	23,4
	відсутність можливості легального заробітку осіб, що пошкоджують шляхи сполучення і транспортні засоби	81	27,7
	незадовільна охорона шляхів сполучення, рухомого складу, засобів зв'язку чи сигналізації	58	19,8
	інші обставини	11	3,8
7.	**Який, на Вашу думку, рівень латентності пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів?:**		
	високий (виявляється значно менша частина злочинів)	29	9,9
	середній (виявляється половина фактів пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів)	213	72,7
	низький (виявляється більша частина фактів пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів)	48	16,4
	не має латентних злочинів	3	1,02
8.	**Які, на Вашу думку, найбільш розповсюджені способи пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів?**		
	умисне руйнування шляхів сполучення		
	пошкодження шляхів сполучення	78	26,6
	умисне руйнування споруд на шляхах сполучення	95	32,4
	умисне пошкодження споруд на шляхах сполучення	34	11,6
	умисне руйнування засобів зв'язку чи сигналізації	**69**	23,5
	умисне пошкодження засобів зв'язку чи сигналізації	17	5,9
	інші		

9.	**Які були прийняті вироки по кримінальним провадженням?**		
	направлені до суду (ст. 232, 430 КПК України)	146	49,8
	зупинені (п. 1 ст. 206 КПК України - місцезнаходження обвинуваченого невідоме)	58	19,8
	зупинені (п. 3 ст. 206 КПК України – не встановлено особу обвинуваченого)	71	24,2
	закриті (пп. 1,2 ст. 6 КПК України)	18	6,2
10.	**Які категорії осіб за вашими матеріалами кримінального провадження пошкоджували шляхи сполучення і транспортних засобів?:**		
	робітники	97	33,1
	селяни	51	17,4
	учні та студенти	31	10,6
	безробітні	89	30,4
	інші категорії	25	8,5
11.	**Які, на Вашу думку, притаманні особливості поведінки осіб, що пошкоджували шляхи сполучення і транспортних засобів?:**		
	Особа не визнавала себе винною:	18	6,1
	схвалювала власні дії	7	38,9
	виправдовували власні дії	11	61,1
	особа визнала себе винною:	275	93,9
12.	**Чи маєте Ви реальну можливість запобігти пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів?:**		
	не маємо	189	64,5
	маємо реальну можливість	104	35,5
13.	**Чи достатньо, на Ваш погляд, у відомчих нормативних актах закріплені повноваження підрозділів НП щодо здійснення функції запобігання злочинам проти безпеки руху та експлуатації транспорту?**		
	достатньо	17	5,9
	недостатньо	276	94,1
14.	**Чи достатньо, на Вашу думку, у відомчих нормативних актах визначений порядок внутрішньої і зовнішньої взаємодії окремих підрозділів з метою підвищення ефективності запобігання злочинам поти безпеки руху та експлуатації транспорту?**		
	достатньо	31	10,6
	недостатньо	262	89,4
15.	**Чи маєте Ви у своєму розпорядженні необхідні джерела для отримання інформації про:**		
	1) маскування злочинної поведінки та слідів злочину	219	74,7

	так	207	94,5
	ні	12	5,5
	не в повному обсязі		
	2) вплив на працівників НП та інших осіб, які сприяють розкриттю злочинів	74	25,3
	так	58	78,4
	ні	16	21,6
16.	**Чи маєте Ви підтримку та сприяння у вирішенні проблем запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів?:**		
	підтримка не надається	164	55,9
	підтримка надається	129	44,1

Додаток В

Аналітична довідка
за результатами вивчення 148 кримінальних справ та 163 кримінальних проваджень, порушених за статтею 277 КК України та анкетування 293 поліцейських підрозділів кримінальної поліції, поліції охорони, слідчих територіальних підрозділів Національної поліції в ході проведення кримінологічного дослідження на тему «Кримінологічна характеристика та запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів» (за ст. 277 КК України)

Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту було вчинено у 2009 р. – 14 927, 2010 р. – 12 902 (-13,6 %); 2011 р. – 13 831 (+6,7 %), 2012 р. – 13 894 (+0,45 %), 2013 р. – 19 722 (+29,5 %), 2014 р. – 24 700 (+25,2 %), 2015 р. – 24 035 (-2,7 %), 2016 р. – 26 170 (+8,9 %), 2017 р. – 22 090 (-15,6 %), 2018 р. – 17 485 (-20,8 %), 2019 р. – 17 210 (-1,6 %), 2020 р. – 15 795 (-8,2)[13].

Зареєстровано пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів у 2010 р. – 431, 2011 р. – 465 (+7,3 %), 2012 р. – 392 (-18,6 %), 2013 р. – 304 (-26,9 %), 2014 р. – 380 (+20,0 %), 2015 р. – 157 (-58,8 %), 2016 р. – 81 (-48,4 %), 2017 р. – 98 (+21 %), 2018 – 126 (+28,6 %), 2019 – 127 (-0,8 %), 2020 р. – 103 (-18,8 %)[14].

У структурі кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів становлять у 2010 р. – 3,3 %, 2011 р. – 3,36 %, 2012 р. – 2,8 %, 2013 р. – 1,5 %, 2014 р. – 1,5 %, 2015 р. – 0,65 %, 2016 р. – 0,3 %, 2017 р. – 0,44 %, 2018 р. – 0,72 %, 2019 р. – 0,73 %, 2020 р. – 0,65 %.

Але завдана шкода вираховується значними збитками, так за офіційними даними серед загальної кількості пошкодження шляхів сполучення призвели до сходження рухомого складу з рейок, у 9 випадках було пошкоджено обладнання інфраструктури та рухомого складу, через що залізницям завдано збитків на суму від 298,2 до 978,3 тис. грн.

Також у 2013 р. збільшилася кількість незаконного втручання сторонніх осіб у роботу залізниць. Загалом допущено 260 таких випадків проти 192 за аналогічний період 2012 року. При цьому найбільше втручання відбувається у минулому році – 93 випадки – зафіксовано на Одеській залізниці, на Південно-Західній – 41, на Придніпровській – 37, на Південній – 29, на Львівській – 34 та

---

[13] Стан і структура злочинності в Україні 2010 – 2016 рр. [Електронний ресурс] : За даними Управління статистичної інформації та аналізу Департаменту інформаційно-аналітичного забезпечення МВС України – Електрон. дан. (1 файл). – Режим доступу : htt://mvs.gov.ua – Назва з екрана.

Статистичні дані періоду 2014– 2020 рр. не відображають стану досліджуваних злочинів на тимчасово окупованих територіях.

[14] Статистичні дані періоду 2014– 2020 рр. не відображають стану досліджуваних злочинів на тимчасово окупованих територіях.

26 – на Донецькій залізниці.

В 2014 р. в господарствах сигналізації та зв'язку залізниць України зафіксовано 1223 випадки навмисного пошкодження та розкрадання сторонніми особами пристроїв СЦБ та зв'язку. Загальна сума матеріальних збитків склала 8,6 млн. грн. Упродовж 2015 року зафіксовано 521 випадок незаконного втручання в роботу залізниць проти 843 у 2014 році. З них 238 випадків – пошкодження елементів рухомого складу та інфраструктури, що призвели до перерв у русі поїздів.

Найбільша кількість кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту вчиняється у великих містах та промислових регіонах, що підтверджується даними офіційної статистики. А саме: високий показник досліджуваного посягання у 2017–2019 роках характерний для таких міст і областей – м. Київ (2017 р. – 1 102 (питома вага у структурі злочинності – 3,1 %); 2011 р. – 1 073, (п.в.2,9 %), 2012 р. - 958, (п.в. – 2,8 %); Київська обл. (2017 р. – 845 (п.в. 5,1 %), 2018 р. – 952 (п.в. – 5,5 %), 2019 р. – 913 (п.в. – 6,0 %); Донецька (2017 р. – 1 266 (п.в. – 2,0 %), 2018 р. – 1 036 (п.в. – 1,7 %), 2019 р. – 1 267, (п.в. – 2,7 %); Дніпропетровська (2017 р. – 972 (п.в. – 2,0 %), 2018 р. – 1 126 (п.в. – 2,4 %), 2019 р. – 1 248 (п.в. – 3,0 %); Харківська (2019 р. – 813 (п.в. – 2,9 %), 2018 р. – 931 (п.в. – 2,6 %), 2019 р. – 903 (п.в. – 2,9 %)).

Середній рівень вчинених кримінальних правопорушень є характерним для Запорізька (2017 р. – 544 (п.в. – 2 %), 2018 р. – 621 (п.в. – 2,3 %), 2019 р. - 686 (п.в. – 2,7 %); Львівська (2017 р. – 604 (п.в. – 3,5 %), 2018 р. – 549 (п.в. – 3,4 %), 2020 р. – 480 (п.в. – 3,0 %); Одеська (2017 р. – 794 (п.в. – 3,2 %), 2018 р. – 838 (п.в. – 3,3 %), 2019 р. – 872 (п.в. – 3,6 %)).

Серед областей, що характеризуються низьким рівнем досліджуваних кримінальних правопорушень, є: Івано-Франківська (2017 р. – 127 (п.в. 2,2 %), 2018 р. – 174 (п.в. – 3,0 %), 2020 р. - 160 (п.в. – 3,2 %)); Кіровоградська (2017 р. – 229 (п.в. 2,2 %), 2018 р. – 283 (п.в. – 3,2 %), 2019 р. - 226 (п.в. – 2,1 %); Тернопільська (2017 р. – 152 (п.в. 2,9 %), 2018 р. – 143 (п.в. – 2,7 %), 2020 р. – 118 (п.в. – 2,8 %); Чернівецька (2017 р. – 187 (п.в. – 2,8 %), 2018 р. – 179 (п.в. – 3,0 %), 2020 р. – 155 (п.в. – 3,2 %).

Значна частина кримінальних правопорушень виявляється і реєструється правоохоронними органами у містах та селищах міського типу. За результатами вивчення даних, на прикладі 2010-2019 р.р., можливо прослідкувати цю тенденцію. Серед зареєстрованих кримінальних правопорушень більша частина вчиненялася у великих промислових центра, що обумовлюється активними процесами урбанізації і, як наслідок, концентрація населення, концентрація кримінально-активних осіб (в середньому до 34–51 % – раніше судимих осіб у загальній кількості осіб, що пошкодили шляхи сполучення та транспортні засоби). Визначним фактором формування цих показників є підвищена скупченість населення, високий рівень безробіття, відсутність освіти та не бажання її отримати.

Зміни, що відбувалися в державі в 2014 р. вплинули не тільки на стан злочинності, але і на відображення даних в офіційній статистиці. Частина території України не охоплювалася вивченням злочинності.

Визначити тенденцію зростання числа заяв і повідомлень про злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту (ст. 276–292 КК України) можливо шляхом аналізу помісячної динамки їх кількості за останні п’ять роки. За результатами проведеного нами дослідження динаміка зазначеного показника мала як спільні риси, так і відмінності. Кожного року спостерігається сезонний період зростання кількості заяв та повідомлень про злочини – березень– серпень і зниження цього показника на початку і в кінці року. Привертає на себе увагу, що у 2017 р. постійне зростання кількості заяв та повідомлень про злочини відбувалося в тривалий період – березень-листопад. І, нарешті, у вересні-грудні 2018 р. зазначений показник дуже істотно зменшився, що може свідчити про тенденцію зменшення вчинення досліджуваного злочину. Динаміка заяв та повідомлень про злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту (ст. 276–292 КК України) складає – 1,3 %. Частка заяв та повідомлень скоротилася за період з 2017-2019 р.р. – з 3,2 % до 1,3 %. А пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277 КК України) дорівнює – 1,04 %.

Починаючи з середини 2014 р. відбуваються зміни в офіційній статистиці, що обумовлені відсутністю можливості аналізувати стан досліджуваних злочинів на значній території країни – непідконтрольних територія. Відповідно до цього і відбувається зменшення кількості зареєстрованих пошкоджень шляхів сполучення і транспортних засобів.

Якщо зареєстровано у 2013 р. – 304 злочинів та 2014 р. 380 злочинів, то у 2015 р. – 157, у 2016 р. – 81, 2017 р. – 98, 2018 р. – 126, 2019 р.– 127, 2020 р. – 103.

За результатами проведеного дослідження, зменшенню кількості зареєстрованих злочинів сприяє не система запобіжних заходів, а недосконаліть кваліфікації діянь. Значна частина таких дій кваліфікуються за ч. 1 ст. 185 КК України, що підтверджується аналізом вироків суду за ст. 277 та результатами опитування слідчих територіальних підрозділів Національної поліції України.

Також необхідно звернути увагу, на значну частку розкритих злочинів у 2010 р. – 74,9 %, у 2011 р. – 68,6 %, у 2012 р. – 73,7 %, у 2013 р. – 46,5 %, у 2014 р. – 64,9 %, 2015 р. – 40,7 %, у 2016 р. – 87,6 %, у 2017 р. – 90,8 %, у 2018 р. – 89,6 %, у 2019 р. – 92,1 %, у 2020 р. – 86,4 %.

Результати дослідження дали можливість виділити основні характеристики осіб, що пошкоджують шляхи сполучення і транспортні засоби. У 2010 р. виявлено осіб, що пошкодили шляхи сполучення і транспортні засоби – 324, у 2011 р. – 339, у 2012 р. – 287, у 2013 р. – 178, у 2014 р – 245, у 2015 р. – 11, у 2016 р. – 81, у 2017 р. – 89, 2018 р. – 113, 2019 р. – 117, 2020 р. – 89.

З них виявлено осіб, що раніше вчиняли злочини: у 2010 р. – 176 (п.в. 54,3 %), у 2011 р. – 206 (п.в. 60,7 %), у 2012 р. – 207 (п.в. 72,1 %), у 2013 р. – 91 (п.в. 51,1 %), у 2014 р – 141 (п.в. 57,5 %), у 2015 р. – 1 (п.в. 9,09 %), у 2016 р. – 24 (п.в. 29,6 %), у 2017 р. – 48 (п.в. 53,9), 2018 р. – 51 (п.в. 45,1 %), 2019 р. – 43 (п.в. 36,7 %), 2020 р. – 65 (п.в. 73,7 %).

Групою осіб було здійснено пошкодження шляхів сполучення у 2010 р. –

73 (п.в. 22,5 %), у 2011 р. – 101 (п.в. 29,7 %), у 2012 р. – 66 (п.в. 22,9 %), у 2013 р. – 16 (п.в. 8,9 %), у 2014 р – 40 (п.в. 16,3 %), у 2015 р. – 0 (п.в. 0 %), у 2016 р. – 5 (п.в. 6,17 %), у 2017 р. – 10 (п.в. 11,2 %), 2018 р. – 6 (п.в. 5,3 %), 2019 р. – 2 (п.в. 1,7 %), 2020 р. – 0 (п.в. 0 %).

Серед осіб, які вчинили злочини, були неповнолітні: – у 2010 р. – 26 (п.в. 8,02 %), у 2011 р. – 40 (п.в. 11,7 %), у 2012 р. – 22 (п.в. 7,6 %), у 2013 р. – 5 (п.в. 2,8 %), у 2014 р. 13 (п.в. 5,3 %), у 2015 р. – 0 (п.в. 0 %), у 2016 р. – 0 (п.в. 0 %), у 2017 р. – 13 (п.в. 14,6 %), у 2018 р. – 1 (п.в. 0,89 %), у 2019 р. – 0 (п.в. 0 %), у 2020 р. – 0 (п.в. 0 %).

Тільки за 2013 р. брали участь служби та підрозділи органів внутрішніх справ у розкритті кримінальних правопорушень (за видами), досудове розслідування за якими закінчено, з них розкрито: всього безпосередньо Органами внутрішніх справ – 65 злочинів; слідчими підрозділами – 8 злочинів; карного розшуку – 41 злочин; ДЕСБЕЗ – 2; КМСД – 4; ДІМ – 1; ПС – 8. На жаль, процеси реформування правоохоронних органів, а саме міліції, призвели до ліквідації лінійних підрозділів ОВС. І сьогодні пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів виявляються підрозділами поліції.

На протязі досліджуваного періоду з 2010-2019 р.р. було зареєстровано кримінальні та адміністративні правопорушення, що вчинені на території обслуговування підрозділами Національної поліції на повітряному, водному транспорті та на закритих об'єктах – 20 % злочини, з них: повітряний транспорт – 10,8 %, морський транспорт – 9,2 %, на залізничному транспорті – 80 %.

Серед 311 осіб, що вчинили злочини за матеріалами 148 кримінальних справ та 163 кримінальних провадженнях були притягнуті до кримінальної відповідальності: чоловіків – 301 (96,8 %), жінок – 10 (3,2 %). В середньому частка жінок, що вчинили досліджувані злочини варіюється і складає від 7,1 %-9,8 %, більша частина злочинів, що вчинялися жінками залежало від виконання функціональних обов’язків, які безпосередньо пов’язані з їх роботою. Жінки значно менше вчинювали злочини, ніж чоловіки, що пояснюється тим, що, у порівнянні з чоловіками, зайнятість жінок значно менша у сферах транспорту, інфраструктури та матеріально-технічного забезпечення. Результати дослідження демонструють, що значна частка осіб перебували у шлюбі 126 (40,5 %). За даними проведеного вибіркового дослідження, можливо зробити висновок, що 86 осіб (27,7 %) чоловіків і жінок, які на момент вчинення злочину не перебували у шлюбі, і частка осіб спів мешкали 99 (31,8 %) така цифра свідчить про несприятливе соціальне середовище осіб, що пошкодили шляхи сполучення і транспортні засоби, а також демонструє несприятливу ситуацію у сімейній сфері. Серед осіб, що перебували у шлюбі мали дітей, одного 123 (39,6) %, двох – 67 (21,5 %), трьох і більше – 16 (5,2 %), інші особи дітей не мали. Серед осіб, що не перебували у шлюбі мають дітей, у тому числі одну дитину – 63 (20,2 %), двох – 38 (12,3 %) і більше – 4 (1,2 %). В певній мірі це обумовлено тим, що серед осіб, які вчинили досліджувані злочини значна частка молодих людей, які не встигли та не бажають вступати у шлюб. До того ж, можна зазначити, існує певна закономірність, у відповідності до якої: збільшення кількості судимостей зменшує шанс на реєстрацію шлюбу.

Вікова характеристика злочинців дозволяє робити висновки про криміногенну активність вікових груп населення та особливостях злочинної поведінки представників різних вікових груп. Відомо, що особи молодого віку частіше вчиняють злочини імпульсивного характеру. Протиправна поведінка осіб дорослого віку є менше імпульсивно, більше обдумано, у тому числі з точки зору можливих наслідків такої поведінки. Вік у багатьох випадках визначає потреби, життєві цілі людей, коло їх інтересів, спосіб життя, що не може не відобразитися на протиправних діях. Дослідження матеріалів кримінальних справ та кримінальних проваджень дало можливість встановити особливості вікової характеристики осіб, що пошкодили шляхи сполучення і транспортні засоби. Особами у віці з 16 до 18 років було вчинено – 14,5 %, з 19-29 років – 10,9 %, з 30-35 років – 18,0 %, 36-45 років – 19,6 %. Частка злочинців, що старше 50 річного віку складає – 13,2 %.

Особливістю криміногенної спрямованості осіб, що пошкодили шляхи сполучення та транспортні засоби проявляється у двох аспектах: незнанні кримінально-правових заборон та не усвідомлення наслідків власних дій, що можуть загрожувати життю і здоров'ю людей.

Більшість осіб, що пошкодили шляхи сполучення та транспорті засоби були повністю працездатними, але не мали на момент вчинення злочину постійної роботи 25,9 %. Темпи приросту числа осіб, що не мають постійного джерела прибутку складають – 11,3 %, з числа безробітних – 18,1 %. Характерно, що за останні роки кількість непрацюючих осіб, що пошкодили шляхи сполучення і транспортні засоби, постійно збільшується і для них характерно відсутність постійного джерела доходів.

Ці злочини вчиняються особами, що мають неповну середньо освіту – 18,3 %, середню – 58,9 %; середню-спеціальну освіту – 22,2 %, особами, які мали вищу освіту – 0,6 %.

Особливість поведінки осіб, що вчинили злочин вперше є щире каяття, особисте надання допомоги правоохоронним органам в установленні об'єктивних обставин даної справи, детально і послідовно давав визнавальні показання, у судовому засіданні висловив щирий жаль з приводу своїх незаконних дій, засудив свою злочинну поведінку та зобов'язався у майбутньому не порушувати закон – 89,7 %, серед них визнали провину у вчинення злочину після консультацій з захисником – 9,6 %, не визнали провину і не розкаюються – 0,7 %.

Показник рецидиву є показником стійкості вчинених кримінальних правопорушень, саме кримінологічного рецидиву. Відмінність цього рецидиву від простої повторності міститься в тому, що новий злочин вчиняється після виявлення першого, встановлення винної особи та застосування до нього заходів, передбачених законом. Дані аналізу кримінальних справ та кримінальних проваджень свідчать, що серед виявлених злочинців на момент вчинення злочину 54,1 % раніше були засуджені, 45,9 % – не мали судимості. За результатами вивчення кримінальних справ та кримінальних проваджень – 54, % усіх осіб, раніше були притягнуті до кримінальної відповідальності за вчинення злочинів, а саме: 22,2 % – були засуджені за однорідні злочини, були

засуджені за вчинення крадіжки (ст. 185 КК України) – 19,7 %, були засуджені за різні види злочинів – 12,2 %.

Приблизно 32,1 % з досліджуваних злочинів, вчинялися у складі групи. З них від 2-х до 4-ти осіб – 51,1 % і від 3-х до 6-ти осіб – 15,1 %, від 5-ти до 7-ти осіб – 1 %. При вчиненні злочинів за співучастю беруть участь особи чоловічої і жіночої статі. Період існування групи - від одного до трьох місяців – 76,5 %, від трьох до шести місяців – 16,7 %, понад один рік – 6,8 %.

Значна частина осіб особа знала про злочинний характер дій, спосіб вчинення злочину – 106 (34,1 %), особисто брала участь у вчиненні злочину – 153 (49,2 %), залучала неповнолітніх до участі у злочині – 44 (14,1 %), підбурювала до вчинення злочину – 8 (2,6 %).

З якостей осіб, що пошкоджують шляхи сполучення та транспортні засоби особливої уваги заслуговують такі як, характер осіб, що неодноразово вчиняють злочини, та тривалість злочинної поведінки. При вивченні кримінальних справ було виявлено такі групи осіб, що пошкодили шляхи сполучення і транспортні засоби за місцем роботи: це особи, що виконували установах та організаціях незалежно від форм власності та організаційно-розпорядчих функції організаційно-розпорядчі або адміністративно-господарські обов’язки (8,3 %); особи, що не мають певних повноважень (організаційно-розпорядчі або адміністративно-господарські обов’язки), але мають доступ до предметів посягання при виконанні трудових обов’язків по роду діяльності та служби (13,4 %); інші (1,1 %).

Дії винного у цих злочинах дуже часто характеризуються прагненням отримати матеріальну вигоду (72,7 %), і особливістю цих злочинів є те, що вони значно менше всього вчиняються з обумовленістю складного матеріального становища особи (27,3 %). Виправдовуючи оцінка вчинених злочинів у половини опитаних осіб складає незначну частку, зрозуміло, що щиро каяття в суді – це спроба пристосування, сподівання на пом’якшення покарання протягом слідства та в суді. Перераховані компоненти криміногенно деформованої психіки формують і викривлені потреби особи.

За результатами нашого дослідження основними потребами - користь-41,5 %, поліпшення матеріального стану – 31,2 %, особисті нестатки – 27,3 %. Загальним для цих осіб є корисливий мотив.

Для отримання більш повної картини характеру асоціальної спрямованості особи, що пошкодили шляхи сполучення або транспортні засоби, необхідно звернути увагу на ставлення винної особи до вчинених дій. Матеріали вивчених кримінальних справ, кримінальних проваджень та опитування працівників органів внутрішніх справ показали, що основна маса засуджених визнає провину та розкаюється – 89,7 %, вини не визнають та розкаюються – 0,7 %, особи, що не визнали власну вину, обґрунтовують власну поведінку складною, навіть, критичною життєвою ситуацією . Цікаво те, що серед осіб, які визнали свою вину, 9,6 % – зробили це тільки після консультацій з захисником.

Дані про час пошкодження шляхів сполучення та експлуатації транспорту дають можливість не тільки здійснити більш детальний аналіз, а також мають

важливе практичне значення. Більшість посягань учиняють у вечірній час (у період з 18 до 20 години – близько 71,7 % діянь). Саме в цей час більша частина співробітників залишає робочі місця і, відповідно, збільшується можливість вчинення злочину. Решту злочинів учиняють у вечірній час, переважно з 22 до 24 год.

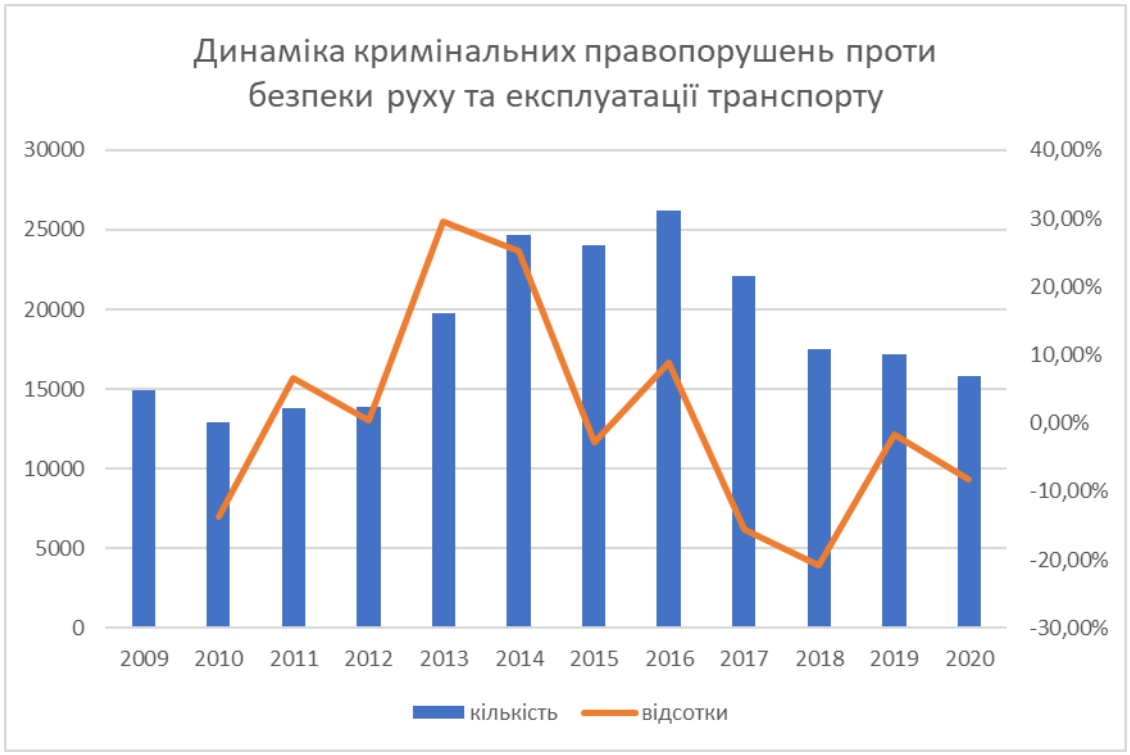
Особливістю досліджуваних злочинів є те, що їх вчиняють найчастіше у весняний та літній періоди – близько 56,9 %, за місяцями переважають травень та серпень (31,2 %), менше вчиняються у грудні (6,3 %).

Предмети посягання при пошкодженні шляхів сполучення і транспортних засобів можуть бути різними: деталі верхньої будови колії, протиугони типу Р-65, лампи, зовнішні лінзи, світофільтри на світлофорах Ч-9, муфти типу УПМ-24, з'єднувальні муфти РМ-7 сигнально-блокувальних кабелів, пристрої СЦБ, по яких проходить живлення рейкових кіл та управління сигналами та ін. За 8 місяців 2013 року зафіксовано 604 випадки несанкціонованого втручання сторонніх осіб у діяльність залізниці, розкрадань та разобладнань верхньої будови колії, які призвели до значного впливу на рух поїздів. Внаслідок цього підприємство зазнало збитків на загальну суму більш ніж 2,5 млн. грн., а з урахуванням збитків на відновлення — 6 млн. 345 тис. грн. Так, 31 серпня 2013 року о 16:45 на перегоні Роти – Світлодарське 26 км ПК 10 в районі шляхопроводу перетину автошляху Харків — Ростов сталося сходження з рейок тепловоза вантажного поїзда. Причиною сходу стало розкрадання матеріалів верхньої будови колії (викрадено 52 рейкові підкладки КБ, 40 гумових прокладок, 265 клемних і 160 закладних болтів). Рух поїздів на ділянці був призупинений більш ніж на добу. Для ліквідації наслідків аварійної ситуації призначався відновний поїзд. У результаті розкрадання матеріалів верхньої будови колії і, як наслідок, сходу локомотива державному підприємству «Донецька залізниця» завдано матеріальної шкоди в сумі 39 528 грн., а з урахуванням збитку на відновлення – 42 421 грн.

За результатами нашого дослідження, на питання щодо рівня латентності даної категорії злочинів, співробітниками органів внутрішніх справ було отримано такі відповіді: 1) виявляється значно менша частина цього виду злочинів – 56,9 %; 2) виявляється половина фактів пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів 34,6 %; 3) виявляється більша частина цього злочину 8,5 %.

Додаток Д

Таблиця 1



Таблиця 2

Таблиця 3

Таблиця 4

Додаток Е

АПАРАТ ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

Головне науково-експертне управління

01008, м. Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, тел.: 255-40-25, 255-45-01; факс: 255-41-86

№16/5-5 "11" 04 2018 р.

Довідка
про впровадження результатів дисертаційного дослідження на тему: «Запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів» аспіранта кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права Національної академії внутрішніх справ України Челпан Олега Вікторовича за спеціальністю 12.00.08 «Кримінальне право; кримінологія та кримінально-виконавче право»

Головне управління повідомляє, що наукові дослідження Челпан Олега Вікторовича, які були викладені автором у доповідній записці щодо запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів та низці публікацій у відкритих фахових виданнях, використовувались у Головному науково-експертному управлінні Апарату Верховної Ради України в процесі наукової експертизи проектів законів України у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Перший заступник керівника
Головного управління С.О. Гудзинський

«ЗАТВЕРДЖУЮ»
Заступник Голови Національної поліції України – начальник Головного слідчого управління доктор юридичних наук, доцент заслужений юрист України

Максим ЦУЦКІРІДЗЕ

_____ 2020

А К Т

впровадження у практичну діяльність органів досудового розслідування матеріалів дисертаційного дослідження здобувача кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права Національної академії внутрішніх справ Челпана О.В. на тему: «Кримінологічна характеристика та запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів»

Комісія у складі: начальника відділу ГСУ НП України, доктора юридичних наук, доцента Шевчишена А.В., старшого слідчого в особливо важливих справах ГСУ НП України, кандидата юридичних наук Черненка О.О. та старшого слідчого в особливо важливих справах ГСУ НП України, кандидата юридичних наук Загамули В.В. склала цей акт про те, що матеріали дисертаційного дослідження справ Челпана О.В. на тему: «Кримінологічна характеристика та запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів» можуть застосовуватись у практичній діяльності слідчих підрозділів, а також під час проведення занять в системі службової підготовки.

Начальник 2-го відділу (розслідування службових злочинів) управління розслідування корупційних злочинів ГСУ НП України, доктор юридичних наук, доцент **Артем ШЕВЧИШЕН**

Старший слідчий в особливо важливих справах ГСУ НП України, кандидат юридичних наук **Олександр ЧЕРНЕНКО**

Старший слідчий в особливо важливих справах ГСУ НП України, кандидат юридичних наук **Вадим ЗАГАМУЛА**

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ВНУТРІШНІХ СПРАВ
пл. Солом'янська, 1, м. Київ, 03035,
тел. 248-8952, post@naiau.kiev.ua

14.09 2018 № Вх. 554

На № _____ від _____ 20__

ЗАТВЕРДЖУЮ
Перший проректор
Національної академії
внутрішніх справ
полковник поліції
С.Д.Гусарев
14.09 2018 р.

АКТ
про впровадження результатів дисертаційного дослідження здобувача кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права Національної академії внутрішніх справ Челпана Олега Вікторовича «Кримінологічна характеристика та запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів» у науково-дослідну діяльність та освітній процес Національної академії внутрішніх справ

Комісія у складі начальника відділу організації та координації освітнього процесу, кандидата юридичних наук, доцента **Корж-Ікаєвої Т.Г.**; завідувача кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права, кандидата юридичних наук, доцента **Левченка Ю.О.**; заступника начальника відділу організації науково-дослідної роботи, кандидата юридичних наук, старшого наукового співробітника **Калиновського О.В.** та т.в.о. начальника докторантури та аспірантури, доктора юридичних наук, доцента **Дрозда О.Ю.** склала цей акт про те, що комісією вивчені матеріали підготовлені здобувачем Національної академії внутрішніх справ Челпаном Олегом Вікторовичем «Кримінологічна характеристика та запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів» за спеціальністю 12.00.08.

1. Результати дисертаційного дослідження Челпана О.В. відображені у навчально-методичних матеріалах з кримінології та профілактики злочинів для курсантів, студентів та слухачів магістратури, де в якості джерел рекомендовано такі публікації:

– Челпан О.В. Профілактика правопорушень на транспорті // О.В. Челпан Профілактика правопорушень на транспорті . Південноукраїнський правничий часопис. – О., 2013. – № 2. – С. 22–25.

– Челан О.В. Генезис кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів // О.В. Челпан Генезис кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів . Південноукраїнський правничий часопис. – О., 2013. – № 3. – С. 46–52.

– Челпан О.В. Злочини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту // О.В. Челпан Злочини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту .

Південноукраїнський правничий часопис. – О., 2013. – № 4. – С. 55–59.
- Челпан О.В. Запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів // О.В. Челпан Запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів . Південноукраїнський правничий часопис. – О., 2016. – № 9. – С. 81–89.

2. Матеріали підтвердили належний теоретичний рівень і практичну обґрунтованість за результатами використання під час підготовки та проведення усіх видів занять з курсів «Кримінологія», «Профілактика злочинів» та «Кримінальна віктимологія», а також у рамках перепідготовки та підвищення кваліфікації працівників слідчих органів та оперативних підрозділів поліції.

Члени комісії дійшли спільного висновку, що представлені здобувачем **Челпаном Олегом Вікторовичем** матеріали щодо розроблення на основі законодавства, наукових джерел результатів узагальнення правоохоронної практики науково обґрунтованих правових та організаційних засад запобігання пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів виявили належний науковий та практичний рівень, ґрунтуються на значній кількості опрацьованих автором під час дослідження законодавчих, наукових та емпіричних джерел.

Члени комісії:

Начальник відділу організації та координації освітнього процесу, к.ю.н., доцент — **Т. Г. Корж-Ікаєва**

Завідувач кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права к.ю.н., доцент — **Ю.О. Левченко**

Заступник начальника відділу організації науково-дослідної роботи к.ю.н., с.н.с. — **О.В. Калиновський**

Т.в.о. начальника докторантури та аспірантури, д.ю.н., доцент — **О. Ю. Дрозд**

Додаток Є

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Челпан О. В. Профілактика правопорушень на транспорті *Південноукраїнський правничий часопис.* 2013. № 2. С. 22–25.

2. Челан О. В. Генезис кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. *Південноукраїнський правничий часопис.* 2013. № 3. С. 52–55.

3. Челпан О. В. Злочини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. *Південноукраїнський правничий часопис.* 2013. № 4. С. 55–57.

4. Челпан О. В. Запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2016. № 9. С. 81–89.

5. Chelpan O. V. Prevention of Criminal Offenses Related to Damage to the Transport Networks in Ukraine. *European Reforms Bulletin scientific peer-reviewed journal*. 2017. № 3. P. 8–13.

6. Челпан О. В. Актуальні питання щодо особливості виявлення та документування розкрадань вантажів на залізничному транспорті. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2019. № 4. С. 78–83.

7. Челпан О. В. Діяльність правоохоронних органів по зміцненню публічної безпеки та порядку на залізничному транспорті. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2020. № 4. С. 80–81.

8. Челпан О. В. Історико-правовий аналіз злочинів. *Організаційно-правові засади боротьби з правопорушеннями на транспорті* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Одеса, 29 листоп. 2013 р.). Одеса : Одес. держ. ун-т внутр. справ, 2013. С. 285–286.

9. Челпан О. В. Стан дослідження проблеми запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів. *Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення* : тези допов. наук.-теорет. конф. (Київ, 20 берез. 2014 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2014. С. 104–106.

10. Челпан О. В. Личность преступника мешенника. *Правовые реформы в постсоветских странах* : матеріали междунар. науч.-практ. конф. (Молдавия, г. Кишинев, 28–29 марта 2014 г.). Кишинев, 2014. С. 273–277.

11. Челпан О. В. Права, свободи людини громадянина в Україні. *Правова система держави: проблеми формування та перспективи розвитку*: матеріали VII Всеукр. наук. конф. (Одеса, 12 груд. 2014 р.). Одеса : Одес. держ. ун-т внутр. справ, 2014. С. 52–55.

12. Челпан О. В. Стан і тенденції пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. *Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення*: зб. наук. праць за матеріалами наук.-теорет. конф. (Київ, 26 берез. 2015 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2015. С. 119–122.

13. Челпан О. В. Жертва злочину. *Кримінально-правові та кримінологічні заходи протидії злочинності* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Одеса, 13 листоп. 2015 р.). Одеса : Одес. держ. ун-т внутр. справ, 2015. С. 180–182.

14. Челпан О. В. Заходи індивідуальної профілактики пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. *Процесуальне та криміналістичне забезпечення розслідування кримінальних правопорушень в світлі вимог сучасного кримінального процесуального кодексу України*: матеріали Всеукр. наук.-практ. інтернет-конф. (Одеса, 26 листоп. 2015 р.). Одеса : Одес. держ. ун-т внутр. справ, 2015. С. 207–211.

15. Челпан О. В. Генезис кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. *Роль та місце правоохоронних органів у розбудові демократичної правової держави* : матеріали VIII міжнар. наук.-практ. конф. (Одеса, 25 берез. 2016 р.). Одеса : Одес. держ. ун-т внутр. справ, 2016. С. 346–347.

16. Челпан О. В. Заходи загальносоціального запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних заходів. *Підготовка охоронців правопорядку в Харкові (1917-2017)*: матеріали наук.-практ. конф. (Харків, 25 листоп. 2017 р.). Харків : Харк. нац. ун-т внутр. справ, 2017. С 298–301.

17. Челпан О. В. Заходи запобігання пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. *Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення* : матеріали міжвуз. наук.-практ. кругл. столу (Київ, 21 квіт. 2018 р.). Київ, 2018. С. 173–175.

18. Челпан О. В. Стосовно заходів запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів. *Кримінально-правові та кримінологічні аспекти протидії злочинності* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Одеса, 29 листоп. 2019 р.). Одеса : Одес. держ. ун-т внутр. справ, 2019. С. 255–257.

19. Челпан О. В. Кримінологічна характеристика осіб, що пошкоджують шляхи сполучення і транспортні засоби. *Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення* : матеріали міжвуз. наук.-практ. кругл. столу (Київ, 28 трав. 2020 р.). Київ : МВС України, Нац. акад. внутр. справ, 2020. С. 278–284.