

*До спеціалізованої вченої ради Д 26.007.03
у Національній академії внутрішніх справ
(ДП-680, м. Київ, пл. Солом'янська, 1)*

ВІДГУК

**офіційного опонента на дисертацію Челпана Олега Вікторовича
«Кримінологічна характеристика та запобігання пошкодженню шляхів
сполучення і транспортних засобів», поданої на здобуття наукового
ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 –
кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право**

Актуальність теми дослідження. Одним з важливих напрямів соціально-економічного розвитку людства є постійне вдосконалення транспортної інфраструктури, оновлення існуючих та розроблення нових видів транспортних засобів, розширення системи транспортних комунікацій. Це в повній мірі стосується й України. В нашій країні поступово, хоча й дещо повільно, здійснюються заходи щодо введення в експлуатацію нових видів транспортних засобів (швидкісні потяги тощо), будують нові та ремонтуються вже створені транспортні комунікації, до початку пандемії COVID-19 постійно зростав обсяг пасажирських та вантажних перевезень.

Натомість з розвитком транспорту все більшої гостроти набуває проблема забезпечення безпеки його руху та експлуатації. Транспортні засоби всіх видів у зв'язку з притаманними їм особливими якостями (значні розміри й вага, висока швидкість руху, наявність пального тощо) є джерелами підвищеної небезпеки. Порухення правил керування ними, пошкодження самих транспортних засобів або елементів транспортної інфраструктури можуть призвести до загибелі або травмування пасажирів та осіб, які перебувають поблизу, руйнування транспортних засобів, комунікацій та інших матеріальних об'єктів, завдання шкоди навколишньому

Вх. №	1979	2021	р.
25	03		
кількість аркушів:			
осн. док.	16	додаток	—

природному середовищу. Одним з видів кримінальних правопорушень, які можуть призвести до таких наслідків є пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів.

Те, що в останні роки офіційно обліковується відносно незначна кількість таких діянь, не є приводом для заспокоєності. По-перше, як справедливо вказується у дисертації, значне число таких діянь залишається латентними як через своєчасне виявлення та усунення пошкоджень шляхів сполучення та транспортних засобів працівниками транспортних організацій, так і через неправильну кваліфікацію таких випадків працівниками поліції. По-друге, очевидно, що із розвитком транспортної інфраструктури та зростанням чисельності транспортних засобів різних видів ймовірність вчинення таких діянь зростатиме. По-третє, збільшенню чисельності таких посягань сприяють такі фактори, як триваюча маргіналізація частини населення, яка формує в них прагнення здобувати кошти будь-яким, в тому числі, протиправним шляхом, та несформованість звички дотримуватися соціальної дисципліни у значній кількості підлітків та молоді, що призводить до вчинення ними дій щодо руйнування та пошкодження різних видів майна, зокрема й об'єктів транспортної інфраструктури. Таким чином, можна очікувати, що проблема протидії кримінальним правопорушенням цього виду набуватиме все більшої актуальності.

В кримінально-правовій та кримінологічній літературі питанням протидії кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту приділялася значна увага. Достатньо згадати роботи Алексєєва Н.С., Гізімчука С.В., Жульєва В.І., Коробєєва О.И., Коришевої І.В., Курінова Б.О., Мисливого В.А., Пікурова В.І. Але проблемі кримінально-правової та кримінологічної характеристики пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів та заходів запобігання таким діянням не приділялося достатньої уваги.

Все сказане дозволяє зробити висновок про актуальність, теоретичну та практичну значимість здійсненого автором дисертаційного дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація підготовлена відповідно до Стратегії національної безпеки України, затвердженої Указом Президента України від 26.05.2015 № 287/2015; Національної стратегії у сфері прав людини, затвердженої Указом Президента України від 25.08.2015 № 501/2015 та плану заходів щодо її реалізації, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 23.11.2015 № 1393; Переліку пріоритетних напрямів наукового забезпечення діяльності органів внутрішніх справ України на період 2015–2019 рр., затвердженого наказом МВС України від 16.03.2015 № 275; Тематики наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок на 2020–2024 рр., затвердженої наказом МВС України від 11.06.2020 № 454; Пріоритетних напрямів наукових досліджень Національної академії внутрішніх справ на 2018–2020 рр., затверджених рішенням 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.).

Предмет і об'єкт дослідження. Відповідно до назви теми дисертант обґрунтовано визначив в якості об'єкта дослідження суспільні відносини, пов'язані з запобіганням, виявленням та припиненням кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, а в якості його предмету – кримінологічну характеристику та запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів.

Структура дисертаційного дослідження. Робота складається з анотації (українською та англійською мовами), списку опублікованих праць за темою дисертації, вступу, трьох розділів, що містять дев'ять підрозділів, висновків, списку використаних джерел, додатків. Загальний обсяг дисертації становить 234 сторінки, з яких основний текст дисертації – 171 сторінка, список використаних джерел розташований на 30 сторінках, 6 додатків – на 24 сторінках. Додатки включають: 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.) (додаток А); 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) (додаток Б); аналітичну довідку 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 (додаток В); 4 рисунки, які відображають динаміку кількості кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту та випадків пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів за 2009–2020 рр. (додаток Д); довідки про впровадження результатів дисертаційного дослідження в законотворчу, практичну, педагогічну та наукову діяльність Головного науково-експертного управління Апарату Верховної Ради України, Головного слідчого управління Національної поліції України, Національної академії внутрішніх справ (додаток Е); список опублікованих праць за темою дисертації (додаток Є).

Така структура дисертації дозволила автору системно і послідовно розкрити всі питання, які мали бути розглянуті в ній відповідно до мети та завдань дослідження.

Новизна наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації. Аналіз змісту роботи свідчить про те, що в результаті проведеного дослідження дисертанту вдалося досягти поставлених мети та задач, отримати ряд нових, важливих для науки результатів.

У підрозділі 1.2 дістала подальшого розвитку періодизація розвитку на території України норм кримінального законодавства щодо відповідальності

за злочини у сфері транспорту в цілому та пов'язані із пошкодженням шляхів сполучення та транспортних засобів зокрема. Автор обґрунтовано виділяє три періоди такого розвитку, вказуючи найбільш важливі законодавчі новели, прийняті протягом кожного з цих періодів (с. 34–48). В цьому ж підрозділі наведена змістовна характеристика об'єктивних та суб'єктивних ознак злочину, передбаченого ст. 277 КК України в чинній редакції (с. 48–56).

У підрозділі 1.3 дисертант досліджує норми кримінального законодавства ряду країн близького та далекого зарубіжжя, які встановлюють відповідальність за приведення в непридатність транспортних засобів та шляхів сполучення. На основі узагальнення результатів цього аналізу виділені два види складів таких злочинів: 1) матеріальний склад злочину, де об'єктивною стороною виступають шкідливі наслідки у вигляді нещасних випадків з людьми, аварій, катастроф, суттєвої матеріальної шкоди; 2) формальний склад злочину, який вважається завершеним в разі створення реальної небезпеки настання подібних наслідків. Вказується, що характерною ознакою кримінального законодавства низки країн є включення до складу такого злочину блокування транспортних комунікацій. Результати такого аналізу мають значення як для розвитку наукового знання, так і для правотворчої діяльності в плані імплементації окремих кримінально-правових норм зарубіжних країн у КК України.

У підрозділ 2.1 визначено тенденції динаміки та територіальної розповсюдженості розглядуваних кримінальних правопорушень та вказані їх причини, розкриваються особливості географії таких посягань, їх розподіл по регіонах країни. Вперше здійснено детальний аналіз кримінологічних ознак кримінальних правопорушень цього виду, визначені конкретні види злочинних дій, предметів, на які здійснюється посягання, розмір збитків, які завдаються внаслідок їх вчинення. В ході аналізу відповідного емпіричного матеріалу вперше сформульовано наукове поняття «протиправне втручання в діяльність інфраструктури транспортної системи України», як завідомого

втручання в інфраструктуру транспортної системи України, яке призводить до порушення нормальної роботи інфраструктури транспортної системи України або становить небезпеку для життя і здоров'я людей, чи настання інших тяжких наслідків (с. 80–81,136). Воно має значення як для оцінки соціального змісту таких діянь, так і для розроблення заходів запобігання їм.

За результатами вивчення вироків судів відносно осіб, засуджених за ст. 277 КК України, та опитування співробітників слідчих підрозділів поліції встановлено, що зменшенню кількості облікованих кримінальних правопорушень цього виду сприяє формування в органах поліції практики кваліфікації значної частини таких діянь за ч. 1 ст. 185 КК України як крадіжок. На основі опитування працівників поліції визначено також орієнтовний рівень латентності розглядуваних посягань, який є доволі значним (с. 87–88).

У підрозділі 2.2 вперше дається розгорнута кримінологічна характеристика осіб, які вчиняють пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. На основі вивчення матеріалів кримінальних справ та кримінальних проваджень встановлено, що більшість таких правопорушників складають чоловіки у віці 30-45 років, неодружені, без постійної роботи, мають середню та неповну середню освіту, здебільшого судимі, з недостатньо сформованими ціннісними орієнтаціями, установками, поглядами. Абсолютна більшість з них вчинили кримінальні правопорушення з корисливих мотивів. Основними психологічними чинниками вчинення ними цих посягань є незнання кримінально-правових заборон та неусвідомлення можливих тяжких наслідків пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. Абсолютна більшість осіб, які вчинили такі діяння вперше, висловлюють щире каяття, надають допомогу органам поліції у встановленні об'єктивних обставин кримінального правопорушення, що свідчить про відсутність у них стійкої антисуспільної установки.

За результатами дослідження виділено чотири типи осіб, що пошкоджують шляхи сполучення і транспортні засоби – деструктивний, звичний, нестійкий та випадковий, та дається характеристика ознак кожного з цих типів (с. 106–108).

У підрозділі 2.3 вперше визначено комплекс економічних, соціальних, правових, організаційних-управлінських чинників, що сприяють пошкодженню шляхів сполучення та транспортних засобів. Серед найбільш вагомих з них автор обґрунтовано виділяє: низькі темпи розвитку економіки; погіршення фінансового стану як окремих груп підприємств, так і цілих галузей вітчизняного господарства; низький матеріальний і духовний рівень життя переважної частини населення України; значну диференціацію населення країни за рівнем доходів; недостатнє соціальне забезпечення громадян тощо.

У підрозділі розкривається вплив на протиправну поведінку конкретної криміногенної ситуації в залежності від ступеня схильності особи до такої поведінки та усвідомлення нею наслідків вчинення кримінального правопорушення (с. 122–125).

В завершальному третьому розділі дисертації «Заходи запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів в Україні» визначено систему загальносоціальних, спеціально-кримінологічних та індивідуальних заходів запобігання випадкам пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів.

У підрозділі 3.1 роботи аналізуються запобіжні заходи загальносоціального характеру. Зокрема слушно зазначається, що основним суб'єктом загальносоціального запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів є Міністерство інфраструктури як центральний орган виконавчої влади, який має розробляти національну систему безпеки у транспортній сфері відповідно до загальноєвропейських норм та стандартів ЄС і здійснювати контроль за її ефективним функціонуванням.

Автор вперше пропонує систему заходів забезпечення безпеки транспортної інфраструктури України, які мають здійснюватися з метою усунення причин та умов, які сприяють вчиненню пошкоджень шляхів сполучення та транспортних засобів спільно Міністерством інфраструктури України, Державною службою України з безпеки на транспорті та Національною поліцією України. Вказана система включає заходи щодо: законодавчого регулювання забезпечення безпеки на транспорті; прогнозування потенційних об'єктів транспортної інфраструктури, яким може бути завдано шкоди (на основі аналізу пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів); розроблення та затвердження технічних нормативів та правил щодо дотримання безпеки на транспорті; реалізації заходів галузевого, міжгалузевого та державного контролю за дотриманням безпеки на транспорті; взаємодії суб'єктів загальносоціального запобігання злочинам даного виду (с. 133–135).

З метою ефективної реалізації вказаної системи запобіжних заходів пропонується внести до нормативно-правових актів ряд змін та доповнень, а саме: норму щодо здійснення Міністерством інфраструктури заходів контролю за безпекою єдиної транспортної системи до Положення про цей орган; доповнення ч. 2 ст. 185 КК України (кваліфікованого складу крадіжки) положенням щодо вчинення крадіжки з транспортного засобу та транспортної інфраструктури, що призвело їх у непридатний для експлуатації стан; нову назву та редакцію ч. 1 ст. 277 КК України, в якій замість перерахування окремих елементів транспортної інфраструктури використати узагальнене формулювання «транспортна інфраструктура і транспортні засоби» (с. 137–142).

У підрозділі 3.2 дисертації виділені три основні об'єкти спеціально-кримінологічного запобігання розглядуваним кримінальним правопорушенням: негативні соціальні явища, які сприяють формуванню протиправної поведінки (алкоголізм, вживання наркотичних засобів тощо); конкретні умови, що сприяють пошкодженню шляхів сполучення і

транспортних засобів (недоліки охорони транспортних об'єктів, низька ефективність діяльності органів поліції тощо); особи, які раніше вчиняли такі або схожі кримінальні правопорушення.

Автор обґрунтовує необхідність тісної взаємодії підрозділів Національної поліції України з Державною службою України з безпеки на транспорті та Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті при проведенні спільних заходів щодо виявлення та спеціально-кримінологічного запобігання пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів та визначає правові та організаційні засади такої взаємодії. Формами взаємодії можуть бути спільний аналіз криміногенної ситуації на об'єктах транспортної інфраструктури та виявлення можливих загроз; реагування на зміни криміногенної ситуації шляхом спільного розроблення запобіжних заходів; прогнозування розвитку безпекової ситуації на транспорті; обмін інформацією про вчинені транспортні кримінальні правопорушення та осіб, які їх вчинили. Пропонується внести відповідні доповнення до Положення про Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті, затверджену постановою Кабінету Міністрів України від 17.07.2014 № 299 (с. 156–157).

Обґрунтовується необхідність постійного здійснення таких спеціально-кримінологічних заходів, як встановлення об'єктів транспортної інфраструктури, на яких регулярно трапляються пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів і збільшується кількість аварій та аварійних ситуацій; встановлення автоматичного обладнання для контролю за збереженням транспортної інфраструктури і транспортних засобів, перш за все на найбільш небезпечних об'єктах транспортної інфраструктури; постійне здійснення випадкових перевірок об'єктів транспортної інфраструктури, на яких існує підвищений ризик виникнення аварій та аварійних ситуацій.

Завершується робота підрозділом 3.3, в якому розглянуті індивідуально-профілактичні заходи запобігання пошкодженню шляхів

сполучення і транспортних засобів. Виділяються два напрями індивідуального запобіжного впливу на особу, схильну до вчинення таких кримінальних правопорушень – позитивна перебудова мотиваційної сфери особи та корекція конкретної мотивації суб'єкта в характерній для нього криміногенній ситуації. Для успішного запобіжного впливу на особу підкреслюється необхідність ретельного вивчення її поведінки та особистісних якостей, мікросередовища, в якому вона перебуває, обставин вчинення нею раніше кримінальних правопорушень. Запобіжна діяльність має здійснюватися з урахуванням вікових, соціальних, психологічних ознак кожної конкретної особи. Визначаються особливості індивідуально-запобіжної діяльності працівників ювенальної превенції щодо неповнолітніх осіб, схильних до вчинення кримінальних правопорушень зазначеного виду.

Особистий внесок здобувача. Дисертаційне дослідження виконано здобувачем самостійно. Усі сформульовані у ньому висновки і рекомендації ґрунтуються на особистих дослідженнях автора.

Наукове та практичне значення роботи. Отримані в ході дослідження результати і пропозиції можуть бути використані: у науково-дослідній роботі – для подальшої розробки загальнотеоретичних та практичних напрямів запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів (акт Національної академії внутрішніх справ від 27 квітня 2018 р.); у 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); у 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.); у

освітньому процесі – під час підготовки лекцій, навчальних і практичних посібників, методичних рекомендацій, тестових завдань і дидактичних матеріалів з кримінології, кримінального права, а також при проведенні різних видів занять із відповідних дисциплін у процесі підготовки 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.).

Повнота викладення матеріалів дисертаційного дослідження в опублікованих працях дисертанта та їх апробація. Основні положення та висновки дисертаційного дослідження відображені у дев'ятнадцяти публікаціях, сім з яких – наукові статті, опубліковані у фахових виданнях з юридичних наук, перелік яких затверджено МОН України, одна – наукова стаття у зарубіжному періодичному виданні (Люксембург). Результати роботи пройшли апробацію на дванадцяти науково-практичних конференціях та семінарах та знайшли відображення в одинадцяти тезах наукових доповідей.

Оцінка ідентичності змісту автореферату та основних положень дисертації. Автореферат повністю відповідає змісту дисертації та відображає основні положення та результати дослідження. Дисертація та автореферат відповідають встановленим вимогам щодо їх оформлення. Автореферат підготовлено згідно з вимогами, які передбачені Порядком присудження наукових ступенів.

Позитивно оцінюючи дисертаційне дослідження, слід вказати на його окремі **недостатньо аргументовані положення, спірні оцінки і пропозиції**, які мають бути обговорені під час публічного захисту та враховані автором у його подальшій науковій роботі.

1. У підрозділі 1.1 надто багато уваги приділено розгляду загальних теоретичних поглядів на кримінальну відповідальність за вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту (с. 20–24, 28–34), які прямо не стосуються теми дисертаційного дослідження.

2. На с. 48–55 підрозділу 1.2 дисертації наведена кримінально-правова характеристика розглядуваного виду кримінального правопорушення, яка містить певні прогалини і спірні положення. Так, в характеристиці нічого не говориться про таку обов'язкову ознаку цього складу кримінального правопорушення, як причинний зв'язок між діянням, тобто пошкодженням шляхів сполучення і транспортних засобів і його наслідками – аварією поїзда, судна, порушенням нормальної роботи транспорту, створенням небезпеки для життя людей чи настанням інших тяжких наслідків. Про причинний зв'язок згадується лише на с. 138 та 141 роботи, де викладаються пропозиції щодо нової редакції ст. 277 КК України.

З контексту положень, викладених на с. 51–52 роботи, можна зрозуміти, що дисертант, як і деякі інші вчені, відносить до предмету цього виду кримінального правопорушення всі види транспорту крім трубопровідного. Але таке тлумачення виглядає довільним, оскільки воно не узгоджується з текстом ч. 1 статі 277 КК України, в якому для позначення транспортних засобів вживається формулювання «рухомого складу або суден», тобто залізничних, водних та повітряних транспортних засобів. До речі на с. 139 дисертації сам автор визнає що «на практиці ця норма застосовується лише у випадках пошкодження відповідних предметів залізничного, повітряного і водного транспорту». Хотілося щоб автор більш детально обґрунтував свою позицію з даного питання.

На с. 55 стверджується, що суб'єктивна сторона розглядуваного складу кримінального правопорушення характеризується прямим або непрямым умислом щодо діяння та умислом або необережністю стосовно його наслідків – спричинення чи створення можливості спричинення аварії поїзда, судна або порушення нормальної роботи транспорту, або створення небезпеки для життя людей чи настання інших тяжких наслідків; спричинення потерпілому середньої тяжкості чи тяжких тілесних ушкоджень або завдання великої матеріальної шкоди (ч. 2 ст. 277 КК України) та загибелі людей (ч. 3 ст. 277 КК України).

На нашу думку, вчинення таких діянь з умислом щодо настання вказаних наслідків не охоплюються диспозицією даної статті, є значно тяжчими і мають кваліфікуватися як замах на кримінальне правопорушення або як закінчене кримінальне правопорушення проти життя та здоров'я людини.

3. На с. 130, характеризуючи загальносоціальні заходи запобігання кримінальним правопорушенням даного виду, автор зазначає, що вони здійснюють «вплив на мікросередовище – виявлення осіб, поведінка яких дає підстави прогнозувати реальну можливість вчинення кримінального правопорушення, і застосування до них коригуючого впливу». Між тим, загальновизнано, що такі заходи відносяться до індивідуальної запобіжної діяльності, в рамках якої здійснюється вплив на мікросередовище особи, про що далі і йдеться у підрозділі 3.3 дисертації.

4. Пошукач відносить до загальносоціальних запобіжних заходів внесення змін та доповнень Положення про Міністерство інфраструктури, спрямованих на посилення його контрольної функції у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, здійснення ним заходів запобіжного характеру, а також прийняття нової редакції ч. 1 ст. 277 КК України (с.134–142). Але ці заходи спеціально направлені на запобігання випадкам пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, тобто є спеціально-кримінологічними.

5. На с. 142-143, 166-167 дисертації стверджується, що «причини та умови злочинів встановлюються під час попереднього слідства та в суді шляхом доказування», а далі зазначається, що «...орган кримінального переслідування застосовує необхідні заходи до усунення криміногенних обставин і направляє у відповідні органи організаціям або особам постанову щодо фактів конкретного злочину». Але ці твердження не відповідають чинному законодавству. У ст. 91 Кримінального процесуального кодексу України серед обставин, які підлягають доказуванню у кримінальному провадженні, причини та умови кримінального правопорушення відсутні.

Також Кодексі відсутні норми щодо направлення в будь-які органи постанови щодо усунення таких причин та умов.

6. Як вже зазначалося, дослідження базується на вивченні цікавої і різноманітної емпіричної бази, але її характеристика, наведена автором на с. 15, є неповною. Зокрема, не вказано, яким чином здійснювався відбір матеріалів кримінальних справ, кримінальних проваджень, учасників соціологічного опитування, як формувалися вибірки; не вказано, чи є отримані вибірки емпіричних даних репрезентативними, або вони мають орієнтовний, розвідувальний характер.

7. В дисертації не зовсім коректно використовуються окремі наукові поняття. Так, на с. 15 зазначається, що в роботі «... 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». Кореляційний зв'язок передбачає встановлення статистичного зв'язку двох або більше кількісних або порядкових показників. Але в тексті дисертації відповідні показники та розрахунки коефіцієнтів кореляції, здійснені на основі їх використання, не наводяться. Отже мова може йти про наявність зв'язку, встановленого автором в ході якісного логіко-змістовного аналізу зазначених явищ.

На с. 14 серед спеціально-наукових методів, які використовувалися в ході дослідження вказаний контент-аналіз, який використовувався під час опрацювання матеріалів кримінальних проваджень. Контент-аналіз полягає у кількісно-якісному аналізі певних одиниць тексту (слів, словосполучень, виразів), встановлення частоти їх вживання, взаємозв'язків між ними тощо. З тексту роботи видно, що такий аналіз не здійснювався. Тобто при дослідженні кримінальних проваджень використовувався метод аналізу документів, що й слід було зазначити.

Там же вказується, що при формулюванні висновків до розділів і загальних оцінок, а також пропозицій щодо вдосконалення кримінологічного запобігання та практики його застосування був використаний метод

моделювання. Метод моделювання розуміється як створення логічно-змістовних або числових моделей систем, закономірності функціонування та взаємодії елементів яких однозначні, і результати такого функціонування та взаємодії за певний період часу можуть бути виражені у певних статистичних показниках, які розраховуються методами математичної статистики. Очевидно, що для вказаних вище цілей використовувалися метод систематизації та логіко-нормативний метод.

Також на с. 15 дисертації йдеться застосування в ході дослідження психологічних методів, зокрема тестування, які надали змогу виявити особливості особи-злочинця. Між тим в роботі відсутні будь-які вказівки щодо використання в ході дослідження психологічних тестів та їх результатів.

Висловлені зауваження не носять принципового характеру і не погіршують основного змісту та загальної позитивної оцінки роботи.

Висновок щодо відповідності дисертації вимогам «Порядку присудження наукових ступенів і присвоєння вчених звань». Рецензована робота є самостійною та завершеною науковою працею. Основні положення дисертації відображені в публікаціях та авторефераті. Повнота викладення дисертаційного дослідження в наукових фахових виданнях відповідає вимогам, встановленим ДАК МОН України.

Дисертаційне дослідження Челпана О.В. «Кримінологічна характеристика та запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів» виконане на належному рівні, повністю відповідає встановленим вимогам до кандидатських дисертацій, які передбачені пунктами 9, 11–14 Порядку присудження наукових ступенів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 24.07.2013 р. № 567, основним вимогам до дисертацій та авторефератів дисертацій й іншим керівним документам Міністерства освіти і науки України.

Зміст дисертації, автореферату й опублікованих праць дає підстави зробити висновок про те, що Челпан Олег Вікторович заслуговує на

присудження йому наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право.

Офіційний опонент:

Завідувач науково-дослідної
лабораторії кримінологічних досліджень
та проблем запобігання злочинності
Державного науково-дослідного
інституту МВС України
доктор юридичних наук, професор

 О.Г. Кулик

«24» 03 2021 р.

Підпис О.Г. Кулика засвідчую.

Директор Державного науково-дослідного
інституту МВС України
доктор юридичних наук, професор

  М.Г. Вербенський

«25» 03 2021 р.