

ВІДГУК

**офіційного опонента кандидата юридичних наук Попович Віталії
Петрівни на дисертаційне дослідження 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**

Забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту є основним завданням держави, оскільки транспорт є однією з базових галузей економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для здійснення обороноздатності, захисту економічних інтересів держави, підвищення рівня життя населення. Відповідно, забезпечення транспортної безпеки є одним із невідкладних завдань державної транспортної політики. Про актуальність обраного напрямку дослідження може свідчити те, що запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту обумовлена суттєвою інтенсифікацією видів поведінки як умисної, так і необережної у різних сферах діяльності та збільшенням завданої шкоди цими діями. При відносно незначній частці пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (до від 0,6 % до 3,5 %) в загальній структурі транспортних кримінальних правопорушень, матеріальні збитки внаслідок скоєння таких становлять мільйони гривень.

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

ВДСД НАВС		
Вх. №	1980	
25	03	2021 р.
кількість аркушів:		
осн. док.	13	додаток ✓

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 роботах вітчизняних та зарубіжних вчених в галузі кримінології та кримінального права досліджувалися проблеми безпеки руху та експлуатації транспорту, зокрема О. М. Бандурки, П. А. Вороб'я, В. В. Голіни, Б. М. Головкина, 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. Коробєєва, 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. Нежурбіді, 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.

Для теоретичного підґрунтя проведеного дослідження О. В. Челпан обрав роботи 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.

Незважаючи на те, що праці цих вчених становлять значну наукову і практичну цінність, проблема дослідження пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів не була розглянута. Також не можливо не зазначити, що вітчизняними вченими розробка ефективних заходів запобігання пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів не була здійснена.

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 засобів, 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.

Ознайомлення із текстом дисертації, автореферату та опублікованими працями О. В. Челпана дає підстави стверджувати, що проведене ним дослідження є спробою новітнього погляду на досліджувану проблематику, на основі якого дисертантом сформульовані принципово нові висновки та пропозиції щодо кримінологічної характеристики та запобігання пошкодженню шляхам сполучення та транспортним засобам в Україні.

Достовірність та обґрунтованість наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації підтверджується тим, що дисертація містить необхідні складові елементи. Автор дослідив різноманітні наукові підходи щодо конструювання складів та регламентації відповідальності за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів і зазначив, що одне з найбільш дискусійних питань є проблема міжгалузевої та внутрішньогалузевої диференціації відповідальності учасників руху з урахування характеру та ступеня їх фактичної участі у вчиненні кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Аналіз

наукових досліджень, проведений О. В. Челпаном свідчить про те, що об'єктами вивчення є суспільні відносини, які виникають при забезпеченні безпеки шляхів сполучення та транспортних засобів, а також закономірності їх правового регулювання у сучасних умовах розвитку України. Зміст досліджуваних понять розроблювався не тільки в теорії кримінального права, кримінології, але й в інших галузях права, що обумовлено його складністю, багатоаспектністю та неоднозначністю.

Дослідження ґрунтується на солідній емпіричній базі, яку складають матеріали 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.

Обсяг опрацьованих О. В. Челпаном матеріалів свідчить про те, що було проведено дослідження на високому рівні, що дало змогу сформулювати самостійні та оригінальні висновки та пропозиції, що відображають наукову новизну дисертаційного дослідження, у тому числі достатньо обґрунтовані пропозиції щодо вдосконалення чинного законодавства.

Дисертація ґрунтується на комплексному підході та характеризується належним рівнем наукового узагальнення. Методологічною основою дисертації стали 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). Використання зазначених методів дало можливість досягнути мети дослідження – проведення комплексного кримінологічного дослідження пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів, а також розробки заходів загальносоціального, спеціально-кримінологічного та індивідуального запобігання.

Визначена О. В. Челпаном структура дисертації дозволила послідовно і системно проаналізувати основні питання, які стосуються досліджуваної тематики. Матеріал дисертації викладно логічно, послідовно з необхідним співвіднесенням загальних та конкретних питань, формулюванням необхідних наукових дефініцій.

Дисертація 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.

Список використаних джерел свідчить про використання дисертантом широкого кола нормативно-правових актів, спеціальної літератури, яка стосується як безпосередньо досліджуваної проблеми, так і інших аспектів, які мають значення для правильного її розв'язання.

Аналіз змісту роботи свідчить про те, що в результаті проведеного дослідження дисертанту вдалося вирішити поставлені завдання та отримати ряд нових, важливих для науки результатів.

Наукова новизна одержаних 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.

О. В. Челпаном проаналізовано історичні періоди становлення кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. На основі проведеного аналізу визначено періодизацію розвитку правової охорони безпеки руху та експлуатації транспорту, яка відбувалася з розвитком нових видів транспорту. Автором виділено три періоду формування юридичної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів.

Дослідження кримінального законодавств країн Європи (Болгарія, Данія, Естонія, Іспанія, Італія, Литва, Нідерланди, Польща, Франція, Швеція, Швейцарія, Литовської Республіки, Німеччини) та інших країн, зокрема Білорусії, Ізраїлю, Казахстану, Китаю, Узбекистану, Японії дали підстави О. В. Челпану виділити два підходи при конструюванні складу кримінальних правопорушень, пов'язаних з приведенням в непридатність транспортних засобів та шляхів сполучення: 1) склад формується як матеріальний, де обов'язковою ознакою об'єктивної сторони виступають шкідливі наслідки (аварії, катастрофи, суттєва матеріальна шкода); 2) склад кримінального

правопорушення сконструйований як формальний (за типом делікту створення реальної небезпеки).

Характеризуючи стан та тенденції пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів в Україні, автор зазначає, що незважаючи на невелику частку досліджуваних кримінальних правопорушень у структурі так званих транспортних кримінальних правопорушень, завдана шкода вираховується значними збитками, так за офіційними даними в середньому кожного року шкода тільки залізниці складає від 600 тис. гр. до 1 млрд грн. Встановлено, що кількість пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів з 2010 по 2014 рр. характеризувалася постійним зростанням (в середньому на 10,4 %), а починаючи з 2015 р. 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 є недосконалість їх кваліфікації. Значна частина таких дій кваліфікуються за ч. 1 ст. 185 КК України, що підтверджується аналізом вироків суду за ст. 277 КК України й опитуванням співробітників слідчих підрозділів.

Грунтовним є дослідження кримінологічної характеристики осіб, що пошкоджують шляхи сполучення і транспортні засоби, що дозволило зробити дисертанту 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 притягнуті 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).

Переважаючою для таких осіб характерна корислива мотивація, що обумовлена значною деформацією у структурі соціальної спрямованості,

оскільки позитивні компоненти недостатньо виражені, а 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.

Науковий інтерес представляє соціально-економічна природа 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; 2) низький рівень забезпечення економічного розвитку транспортної інфраструктури; 3) недовідання соціального забезпечення громадян України; 4) прогалини в організаційно-управлінській діяльності у забезпеченні безпеки транспортної інфраструктури; 5) неефективність правозастосовної діяльності; 6) взаємодія об'єктивних і суб'єктивних чинників, які складаються з послідовних елементів «ситуація» – «особа» – «дія», і реалізується у в різноманітних варіаціях.

Практична цінність дисертації вбачається у розробленні загальносоціальних, спеціально-кримінологічних та індивідуальних заходів запобігання пошкодженню шляхів сполучення та транспортних засобів України, 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..

На наш погляд важливим є запропоновані О. В. Челпаном система 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 напрямках: 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).

Результати дослідження О. В. Челпана дадуть можливість вдосконалити діяльність щодо розробки стратегічних та управлінських рішень у протидії пошкодженню шляхів сполучення та транспортних засобів в Україні, і особливо визначення напрямів ефективного забезпечення транспортної безпеки.

Заслуговує на увагу практична спрямованість дисертаційного дослідження, його багата та різноманітна емпірична база, що робить положення та висновки більш обґрунтованими та достовірними.

Дисертант у своїй роботі продемонстрував високий теоретичний рівень викладу матеріалу, логіку дослідження, вміння застосовувати різноманітні методи наукового пізнання, аналізувати законодавчі акти, судову та іншу практику, коректно полемізувати з іншими авторами, аргументовано відстоювати свою точку зору, робити загальні науково та практично значущі висновки.

Позитивно оцінюючи дисертаційне дослідження, слід вказати на його окремі недостатньо аргументовані положення, спірні оцінки та пропозиції, деякі інші недоліки.

1. Як зазначалося, заслуговує на увагу здійснення порівняльно-правового дослідження норм кримінального законодавства іноземних країн за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів. Звернення автора 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 О. В. Челпану 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» (стор. 70-74).

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

2. Відмічаючи ґрунтовність здійсненого О. В. Челпаном статистичного аналізу пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів в Україні, необхідно констатувати, що деякі важливі дані були залишені ним поза увагою. Йдеться про відомості щодо поширеності випадків досліджуваних злочинів в різних регіонах України, а саме дослідження географії злочинності сприяло повноті кримінологічної характеристики досліджуваних кримінальних правопорушень. Також автором не досліджено рівень латентності пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів. За допомогою цих даних можна було б суттєво підвищити рівень аргументованості тверджень автора щодо ступеня латентності цих посягань (стор. 87-88).

3. На основі кримінологічної обґрунтованості причин та умов, що сприяють пошкодженню шляхів сполучення та транспортних засобів, автор

визначає сукупність обставин, які вплинули на рішення особи обрати протиправний варіант поведінки в певній ситуації і, досліджуючи ситуацію як складовий елемент механізму протиправної поведінки. Автор виділяє різні види криміногенних ситуацій, які сприяють пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів: а) ситуація, за якої у 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 (стор. 122-124). Але положення щодо криміногенної ситуації як складового елементу механізму протиправної поведінки потребує більш ґрунтовного пояснення.

4. Визначаючи заходи загальносоціального запобігання дисертант пропонує заходи загальносоціального запобігання, що спрямовані на вирішення завдань двох рівнів: 1) вплив на макросередовище – зменшення кількості вчинених правопорушень в держави, зменшення рівня суспільної небезпеки кримінальної протиправності; зміна та покращення умов життя громадян України, їх зайнятість, соціальний контроль та соціальне забезпечення; 2) вплив на мікросередовище: а) організація та забезпечення нейтралізації причин та умов протиправної поведінки певних соціальних груп та застосування стримуючих запобіжних заходів; б) виявлення осіб, поведінка яких дає підстави прогнозувати реальну можливість вчинення кримінального правопорушення, і застосування до них коригуючого впливу (стор. 136-137).

Але в дослідженні не визначено на які саме органи державної влади покладається здійснення цих обов'язків.

5. Відмічаючи ґрунтовність запропонованих заходів індивідуального запобігання пошкодженню шляхів сполучення та транспортних засобів О. В. Челпан зазначає, що такими заходами є: 1) формування бази (банки) даних, що входять до єдиної інформаційної системи Міністерства внутрішніх справ України щодо осіб, які посягали на об'єкти транспортної інфраструктури і транспортні засоби; 2) оперативне інформування,

накопичення та використання баз даних про кримінальні правопорушення, що посягають на об'єкти транспортної інфраструктури і транспортні засоби та обставини їх учинення; 3) аналіз та обмін інформацією про факт пошкодження шляхів сполучення і транспортних заходів; 4) розробка заходів впливу на осіб з врахуванням мотивації протиправної поведінки, що можуть пошкодити шляхи сполучення і транспортні засоби та ін (стор. 174-175).

Довершеності роботи сприяло оформленню розроблених запобіжних заходів у вигляді проєкту нормативно-правового акту та розробці методичних рекомендацій запобігання пошкодженню шляхів сполучення та транспортних засобів.

6. У роботі варто було б більше уваги приділити дослідженню міжнародного досвіду запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів та можливостям його використання в Україні під час розробки заходів загальносоціального, спеціально-кримінологічного та індивідуального запобігання.

Підсумовуючи викладене, необхідно зазначити, що наведені критичні зауваження і рекомендації стосуються дискусійних питань даної роботи і в цілому не впливають на загальну позитивну оцінку дисертації Олега Вікторовича Челпана, яка має науково-теоретичне і практичне значення, містить наукові положення, що являють нові підходи до вирішення конкретного наукового завдання і сприяють удосконаленню запобігання кримінальних правопорушень.

Таким чином, слід дійти загального висновку, що враховуючи актуальність теми дослідження, обґрунтованість і практичне значення отриманих результатів, достатню повноту викладених основних положень дисертації в опублікованих працях, слід вважати, що дисертація на тему «Кримінологічна характеристика та запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів» О. В. Челпана є самостійною, завершеною науковою працею, якій властива наукова новизна, та відповідає вимогам п.п. 9, 11-14 Порядку присудження наукових ступенів і присвоєння вченого звання

старшого наукового співробітника, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України № 567 від 24 липня 2013 року, а її автор Челпан Олег Вікторович заслуговує на присудження наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право.

Керівник відділу з питань національної безпеки,
оборони, правоохоронної діяльності та боротьби
із злочинністю Головного науково-експертного
управління Апарату Верховної Ради України,
кандидат юридичних наук

В.П. Попович



Підпис Попович В.П.
підтверджую Г.П.
Управління кадрів
Апарату Верховної Ради України
« 19 » 03 20 21 р.