

**ЧОРНОМОРСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ПЕТРА МОГИЛИ**

Короленко Олена Володимирівна

УДК 343.346

**КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ЗЛОЧИНІВ ПРОТИ БЕЗПЕКИ
РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ**

АВТОРЕФЕРАТ

роботи на здобуття освітнього ступеня «Магістр»

спеціальність 081 «Право»

освітня програма «Право»

Науковий керівник: д.ю.н., професор (б.в.з.)

Блага А.Б.

Рецензент: к. ю. н., доцент Ткаля О.В.

Миколаїв - 2021

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту залишаються одними з найбільш поширених діянь як в загальній структурі кримінальної протиправності, так і серед кримінальних правопорушень, що вчиняються з необережності. Кожні 42 хвилини одна людина стає жертвою кримінального правопорушення, передбаченого статтею 286 КК України [1, с. 12]. Кількість загиблих і травмованих від цих кримінальних правопорушень досить значна, а матеріальні збитки занадто великі, тому залишається нагальна потреба в дослідженні явищ детермінації та в розробленні ефективних заходів запобігання [1, с.13].

До 2020 року в Україні за керування транспортними засобами в стані сп'яніння була встановлена лише адміністративна відповідальність. Кримінальна відповідальність настає лише при порушенні правил дорожнього руху з наслідками у вигляді спричинення тілесних ушкоджень - середнього ступеня тяжкості, тяжких або смерті потерпілого, - за статтею 286 КК України. При цьому, в статті не зазначено таку обставину як обтяжуючу, а встановлюється, як загальна обтяжуюча обставина вчинення кримінального правопорушення в стані сп'яніння на підставі пункту 13 частини 1 статті 67 КК, що впливає на призначення міри та розміру покарання. Розглянувши статистику за останні роки можемо зазначити, що за даними Генеральної прокуратури України за 2016 рік зареєстровано 1098 кримінальних правопорушень (керування транспортними засобами у стані сп'яніння), за 2017 рік - 956, за 2018 рік - 853, за 2019 рік - 839 та 812 - за 2020 рік [2]. Тобто, очевидно, що незважаючи на збільшення розміру штрафу з 2016 року, кількість правопорушень залишається доволі на високому рівні.

Таким чином, можна побачити, що за останні п'ять років в Україні, незважаючи на загальне зниження кількості кримінальних правопорушень за статтею 286 КК України, залишається доволі висока питома вага вчинених кримінальних правопорушень, вчинених у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння. Крім того, тяжкі наслідки, що спричинили смерть потерпілої особи вчиняються водіями частіше на 10 % саме у стані сп'яніння. Така тенденція вказує

на наявну проблему в Україні щодо керування транспортними засобами водіями в стані сп'яніння і однозначно, що лише адміністративного покарання у вигляді штрафу, за такі діяння, недостатньо.

Отже протидія кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху та їх запобігання значною мірою впливають на охорону життя та здоров'я особи, власності та інших прав і свобод, задекларованих Конституцією України, законами та міжнародно-правовими актами. Реалізації цих положень має слугувати багато факторів, серед яких: досконалість кримінального законодавства; рівень правової освіти, компетентності і професійної підготовки працівників правоохоронних органів та суду; якість методик розслідування та експертних методик щодо вказаних кримінальних правопорушень; належний рівень та узагальнення слідчої, прокурорської, експертної і судової практик стосовно дорожньо-транспортних деліктів та інші чинники.

Безумовно, що похідними серед них залишаються кримінально-правові засади безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, які розробляли такі вітчизняні вчені, як С. В. Бабанін, С. Р. Багіров, В. В. Голіна, Б. М. Головкін, Д. В. Горшков, С. М. Гусаров, А. О. Данилевський, О. М. Джу́жа, А. П. Закалюк, О. В. Євдокімова, Ю. Ф. Іванов, М. П. Климчук, С. О. Колб, Я. В. Матвійчук, В. І. Осадчий, І. С. Печук, К. О. Полтава та інші фахівці, аналіз наукових праць яких дозволяє визначити загальні підходи до цієї проблеми. Водночас завжди існує потреба поглиблення кримінально-правових досліджень дорожньо-транспортних деліктів у рамках їх взаємозв'язку з різними інститутами кримінального законодавства і, зокрема, з крайньою необхідністю, яка слугує запобіганню помилковим рішенням при реалізації заходів кримінальної відповідальності.

Безпека функціонування транспорту є частиною національної безпеки країни, стан його розвитку відображає рівень цивілізації суспільства, а, отже, актуалізує формування державної політики з забезпечення дорожнього руху, охорони життя та здоров'я його учасників, власності, довкілля та інших суспільних відносин в Україні.

Актуальність і практична значущість магістерської дипломної роботи обумовлюється застосуванням кримінального законодавства України, створеного в нових соціально-історичних умовах, з урахуванням сучасних досягнень вітчизняної

та зарубіжної теорії і практики кримінального права та кримінології.

Мета і завдання дослідження. Мета і завдання дослідження. Мета магістерської роботи полягає у розробленні кримінологічної характеристики злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту та визначенні основних перспективних напрямків запобігання вчиненню цих кримінальних правопорушень в Україні. Відповідно до поставленої мети необхідно розв'язати коло наступних завдань:

1) Визначити поняття та види кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту;

2) Охарактеризувати кримінальні правопорушення, котрі вчиняються на автомобільному та міському електротранспорті;

3) Здійснити кримінологічну та кримінально-правову характеристику кримінальних правопорушень, котрі вчиняються на залізничному, водному чи повітряному транспорті;

4) Охарактеризувати основні детермінанти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

5) Дати кримінологічну характеристику особи, що вчинила кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту;

6) Визначити типологію особистості злочинця, що вчинив кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту;

7) Розглянути віктимологічні особливості кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту;

8) Окреслити напрямки та заходи загальносоціального запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту;

9) Визначити спеціально-кримінологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту;

10) Здійснити характеристику віктимологічного напрямку запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Об'єкт і предмет дослідження. Об'єктом дослідження є суспільні відносини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні. Предметом дослідження є кримінологічна характеристика та запобігання злочинам проти безпеки руху та

експлуатації транспорту.

Методи дослідження. З огляду на зазначені у роботі мету і завдання магістерської роботи, застосовано низку загальнонаукових та спеціально-наукових методів і підходів, зокрема:

- звернення до системно-структурного методу надало можливість з'ясувати кримінологічну природу кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, скласти кримінологічний портрет особи, що вчинила кримінальне правопорушення у цій сфері, специфіку детермінації кримінальних правопорушень цього виду й заходів запобігання їм (розділи 1 – 3);

- формально-логічний метод використано у процесі визначення поняття кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту (підрозділ 1.1) і під час аналізу нормативної бази, яка регулює відповідальність за злочини і кримінальні проступки у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту (підрозділи 1.1, 1.2 та 1.3);

- за допомогою статистичних методів (зведення та групування, статистичний аналіз) здійснювались обробка, аналіз та надавалась порівняльна характеристика даних, що містяться у офіційних статистичних звітах правоохоронних органів по Україні в цілому і по Миколаївській області зокрема (підрозділи 1.4, 2.1, 2.2, 2.3);

- конкретно-соціологічні методи (опис, вивчення документів) стали у нагоді при опрацюванні матеріалів рішень судів щодо кримінальних правопорушень досліджуваної категорії справ по Україні та Миколаївській області (підрозділи 1.2, 1.3, 2.1, 2.2., 2.3) та при вивченні практики у сфері запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту (підрозділи 3.1, 3.2, 3.3).

Емпіричну базу дослідження становить державна та відомча статистична звітність (Єдиний звіт про кримінальні правопорушення, обліковані в Україні (2016 – 2020 роки); Єдиний звіт про кримінальні правопорушення, обліковані у Миколаївській області (2016 – 2020 роки); Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення в Україні (2016 – 2020 роки); Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення у Миколаївській області (2016 – 2020 роки); Статистика ДТП в Україні за 2019 та 2020 роки) та результати вивчення судової

практики стосовно кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху в Україні.

Апробація результатів дослідження. У ході написання дипломної роботи, було апробовано результати отриманих досліджень. Основні положення роботи були оприлюднені на Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні тенденції розвитку економіки, фінансів, обліку та права» (21 листопада 2020 року, м. Полтава, тези опубліковано) та IVІІІ Міжнародній науково-практичній інтернет-конференції «Світовий розвиток науки та техніки» (30 грудня 2020 року, м. Тернопіль, тези опубліковано).

Основні положення дипломної роботи викладено у 1 науковій статті на тему: «Кримінологічна характеристика кримінальних правопорушень, які вчиняються на автомобільному та міському електротранспорті», опублікованої у науковому фаховому журналі «Право і суспільство», а також 2 тезах доповідей міжнародних конференцій, а саме:

1) «Кримінологічна характеристика особи, яка вчинила кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» (опубліковано в збірнику тез доповідей міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні тенденції розвитку економіки, фінансів, обліку та права». Полтава: ЦФЕНД, 2020. С. 178-180) [3].

2) «Запобігання правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту» (опубліковано в збірнику IVІІІ Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції «Світовий розвиток науки та техніки». Тернопіль. 2020. С. 120-125) [4].

Структура дипломної роботи складається зі переліку умовних скорочень, вступу, трьох розділів, в кожному з яких містяться підрозділи та висновки до розділів, висновків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи становить 126 сторінок, із них основного тексту - 106 сторінок. Список використаних джерел (106 найменувань) викладено на 15 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми дипломної роботи, ступінь наукової розробки проблеми дослідження; визначені основна мета і конкретні завдання роботи, її об'єкт і предмет, методологічні, теоретичні та емпіричні основи, наводяться дані щодо апробації результатів дослідження.

Розділ 1. «Характеристика кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту» складається з чотирьох підрозділів.

У підрозділі **1.1. «Поняття та види кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту»** визначено поняття та основні види кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за чинним законодавством про кримінальну відповідальність.

Зазначено, що 3 липня 2020 року звичне поняття «злочин» у кримінальному законодавстві замінено словосполученням «кримінальне правопорушення» і вживається лише у вузькому значенні, а поняття «злочинність» змінено на словосполучення - «кримінальна протиправність».

Таким чином, кримінальними правопорушеннями проти безпеки руху та експлуатації транспорту - є сукупність кримінальних правопорушень, якими була заподіяна або була створена небезпека заподіяння шкоди життю і здоров'ю людей, власності, іншим соціальним цінностям внаслідок руху або експлуатації різних видів транспортних засобів, а також функціонування матеріальної інфраструктури об'єктів транспорту.

В розділі XI Особливої частини КК України ці кримінальні правопорушення розташовано в певній послідовності. При цьому враховується тяжкість кримінального правопорушення, а також вид транспорту, яким воно вчиняється. Першими розташовано кримінальні правопорушення, які вчиняються на залізничному, водному чи повітряному транспорті (статті 276 -285 КК), наступні - на автомобільному і міському електротранспорті (статті 286 - 290 КК). Завершують главу злочини, що виражаються в порушенні чинних на транспорті правил та в пошкодженні магістральних трубопроводів (статті 291 і 292 КК).

У підрозділі **1.2. «Кримінологічна та кримінально-правова характеристика**

кримінальних правопорушень котрі вчиняються на автомобільному та міському електротранспорті» здійснено кримінологічну та кримінально-правову характеристику кримінальних правопорушень котрі вчиняються на автомобільному транспорті та міському електротранспорті.

Зазначено, що змістом кримінально протиправної поведінки в даному випадку є порушення водіями правил дорожнього руху. Визначено, що мова йдеться не про будь-яке порушення ПДР, а лише таке, що здатне створити об'єктивно небезпечну ситуацію. Ці кримінальні правопорушення є результатом створення аварійної ситуації, яка виникає в процесі складної взаємодії декількох учасників дорожнього руху між собою та з обставинами, що визначають об'єктивні обставини руху.

У підрозділі *1.3. «Кримінологічна та кримінально-правова характеристика кримінальних правопорушень котрі вчиняються на залізничному, водному чи повітряному транспорті»* надано характеристику вказаних кримінальних правопорушень.

Встановлено, що соціальна зумовленість кримінально-правових норм, зазначених кримінальних правопорушень, полягає у запобіганні потенційної шкоди, що може бути завдана через недотримання працівником залізничного, водного, повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації відповідного транспорту, а також у зв'язку з недоброякісним ремонтом транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку. Суспільна небезпека цих кримінальних правопорушень полягає в їх підвищеній здатності до заподіяння істотної шкоди кільком об'єктам кримінально-правової охорони - здоров'ю людей, їх життю, відносинам власності (у ситуації, коли заподіяно велику матеріальну шкоду), а також багатьом іншим правовідносинам (в екологічній сфері, у сфері громадської безпеки, господарської діяльності тощо).

У підрозділі *1.4. «Детермінація кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту»* розглянуто основні причин розглядуваної категорії кримінальних правопорушень та їх наслідків.

В якості основних об'єктивних причин виникнення ДТП, передусім, виділено незадовільний стан вулиць та доріг, що викликано неправильним проектуванням, будівництвом чи експлуатацією дороги. Також в даному випадку мова йде і про умови

видимості, які часто залежать від якості штучного освітлення. Крім того, нерідкі ситуації, коли дороги не відповідають інтенсивності руху транспортних засобів і пішоходів, відсутні засоби регулювання руху (світлофори, лінії розмітки і т.д.). Разом з тим, встановлено, що у 2020 році сталося 16807 дорожньо-транспортних пригод, в яких загинуло 3541 чоловік і 31974 отримали травми. Із них, через незадовільний стан доріг сталося 230 ДТП.

Також об'єктивною причиною є технічні несправності транспортних засобів. Встановлено, що всього таких ДТП, наприклад у 2020 році, відбулося 535. В результаті їх скоєння в аварії загинуло 14 осіб, постраждало - 60. Визначено, що особливу роль в дорожньо-транспортних кримінальних правопорушеннях набуває так званий людський фактор. Близько 80% дорожньо-транспортних кримінальних правопорушень відбувається через порушення водіями Правил дорожнього руху.

Розділ 2. «Особа правопорушника, що вчинив кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» складається з трьох підрозділів. У підрозділі **2.1. «Кримінологічна характеристика особи правопорушника, що вчинив кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту»** визначено кримінологічну характеристику особи правопорушника, що вчинив кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Зазначено, що особі, яка вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, притаманна система ознак і властивостей, що визначають її як людину, яка вчинила кримінальне правопорушення, передбачене статтею 286 КК України. Вітчизняні кримінологи виділяють такі основні ознаки особи злочинця: соціально-демографічні; кримінально-правові; соціальні ролі й статуси; риси правової та моральної свідомості; соціально-психологічні характеристики. Завдяки дослідженням вітчизняних кримінологів соціально-демографічна характеристика водіїв, які вчинили порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, встановлено, що більш ніж 90 % таких кримінальних правопорушень учиняють чоловіки. А частка жінок-водіїв не перевищує 5,3 %, й з їх вини трапляється у 20 разів менше ДТП, ніж з вини чоловіків. Так, за 2020 рік серед 6598 осіб, які вчинили кримінальне

правопорушення, передбачене статтею 286 КК України, жінок було лише 431.

У підрозділі **2.2. «Типологія особистості правопорушника, що вчинив кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту»** визначено типологію особистості правопорушника, що вчинив кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Розглянуто особистісний фактор в аспекті причинного пояснення дорожньо-транспортної пригоди, виділено два напрямки в неправомірній поведінці особистості. По-перше, особа умисно порушує Правила дорожнього руху, проявляючи тим самим грубе нехтування до своїх обов'язків, по-друге, допускає недбале ставлення до свого обов'язку, легковажно і неуважно оцінює дорожню обстановку, обираючи внаслідок цього неадекватний варіант поведінки, який породжує злочинні наслідки.

Класифіковано водіїв, де головним критерієм є превентивно значуща характеристика: водій є злочинцем за кермом (використання автомобіля в злочинних цілях як засобу пересування); водій - хуліган за кермом (умисне порушення правил дорожнього руху, зухвале різке нехтування цими правилами, цинічна демонстрація своїх дій, часто «сидять» за кермом в нетверезому стані); водій є злісним порушником правил дорожнього руху (систематично порушує правила дорожнього руху, хоча і не відрізняється цинічністю і зухвалістю, зловживанням алкоголем); водій є випадковим порушником правил дорожнього руху (порушує по необізнаності, неумінні, розгубленості і т. д.); водій, який вчиняє порушення ПДР не з власної вини (законослухняний водій, порушення одиничні і пов'язані з відсутністю дорожніх знаків і знаків, дорожньої розмітки і т.д.).

Також, змодельовано типові риси особи, яка вчинила злочин у сфері дорожнього руху, такі як: хороші навички керувати транспортним засобом, схильність до частих аварій, уникнення участі в ДТП, відсутність здатності керувати транспортним засобом.

У підрозділі **2.3. «Особливості віктимологічного фактору кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту»** розглянуто основні особливості особистості жертви, її механізми поведінки та мотивації.

Встановлено, що залежно від ролі в дорожньому русі потерпілі від порушень правил дорожнього руху розподіляються таким чином: водії - 25,4%, пасажери - 31,3%, пішоходи - 40,4%, велосипедисти - 1,9%, інші особи - 1,0%. Найбільш уразливою групою потерпілих є пішоходи (40,4%), адже вони найбільш чисельні учасники дорожнього руху. Більше половини потерпілих водії та пасажери. Із загальної кількості водіїв учасників ДТП, які стали потерпілими від порушень правил безпеки дорожнього руху, 96,0% складають чоловіки і 4,0% жінки.

Зазначено, що найбільша кількість водіїв, потерпілих у ДТП особи віком від 25 до 45 років (52,2%), до особливостей яких відносять перевагу емоцій над розсудливим аналізом ситуації, відсутність достатнього досвіду керування транспортом, сподівання на швидкість реакції, схильність до невиправданого ризику, коли необхідно вживати заходів для запобігання аварійній ситуації. найнебезпечнішим проявом віктимності є умисне ігнорування водіями правил безпеки дорожнього руху.

Розділ 3 «Запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту» складається з трьох підрозділів.

В підрозділі *3.1. «Загальносоціальні заходи попередження кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту»*, окреслено, що здійснення загальносоціального запобігання проводиться не заради протидії даній кримінальній протиправності, а для суттєвого і поступового зменшення поля криміногенних впливів на прояви автотранспортної кримінальної протиправності.

Загальносоціальні заходи розподілено на три групи: 1) заходи впливу на людину з метою недопущення порушень нею Правил дорожнього руху; 2) підвищення конструктивної безпеки транспортних засобів (аналіз найпоширеніших помилок, виявлення вузлів і механізмів найбільш вразливих до факторів аварійності); 3) заходи, котрі забезпечують безпечну експлуатацію джерела підвищеної небезпеки (поліпшення середовища, у якому експлуатується транспортний засіб).

Зазначено, що система навчання дітей безпечній поведінці у сфері дорожнього руху, вимагає вдосконалення через оновлення навчальних планів і програм,

підручників, відеоматеріалів, обладнання у закладах освіти спеціальних класів з безпеки дорожнього руху; підготовку педагогів; з питань безпеки дорожнього руху.

Запобіганню наслідкам ДТП мають сприяти заходи підвищення ефективності рятування потерпілих: укомплектованість транспортних засобів медичними препаратами; володіння учасниками дорожнього руху правилами надання домедичної допомоги; оптимальне закріплення лікувальних установ щодо дорожньої мережі; забезпечення транспортними засобами, медичним обладнанням і засобами зв'язку.

У підрозділі **3.2. «Спеціально-кримінологічні заходи кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту»** визначено, що спеціально-кримінологічними заходами запобігання кримінальній протиправності є різноманітна робота державних органів, громадських організацій, соціальних груп і громадян, спрямована на усунення причин та умов, що породжують і сприяють кримінальній протиправності, а також недопущення вчинення кримінальних правопорушень на різних стадіях кримінально протиправної поведінки.

Зазначено, що до спеціальних заходів профілактики дорожньо-транспортних кримінальних правопорушень належать: а) контроль за дотриманням правил безпеки руху та дотримання Правил дорожнього руху водіями автотранспорту; б) покращення стану доріг, дорожніх знаків, освітлення; своєчасний та якісний ремонт шляхів; в) забезпечення контролю за технічним станом транспортних засобів та їх експлуатацією; г) підвищення рівня «пасивної безпеки» (захист життя і здоров'я людей, що потрапили в автодорожню пригоду); д) виховання пішоходів і контроль за дотриманням ними Правил дорожнього руху; е) правова та виховна робота з водіями, що обслуговують населення.

У підрозділі **3.3. «Віктимологічний напрямок запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту»** визначено віктимологічний напрямок запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Наголошено, що діяння водія-правопорушника залежить не лише від його особистих характеристик, але й від поведінки потерпілого, який своїми необережними протиправними проступками створює криміногенну обстановку.

Саме тому механізм кримінального правопорушення розкривається не лише через правопорушника, але й через жертву. Вивчивши механізм кримінально протиправного діяння із врахуванням особистих якостей та поведінки потерпілого, можна вироблено ефективні заходи протидії кримінальним правопорушенням.

Зазначено, що проведення індивідуальної профілактичної роботи з віктимними особами має свої особливості. Вона проводиться у формі ранньої та безпосередньої превенції. Рання віктимологічна профілактика проводиться в основному з потенційними жертвами, водіями-початківцями, методами переконання, заохочення, а при необхідності, примусом. Безпосередня профілактика має бути спрямована на особу, яка уже стала жертвою ДТП, чи яка знаходиться у стані, наближеному до того, щоб стати жертвою

ВИСНОВКИ

У *висновках* роботи викладено підсумки здійсненого дослідження, визначено поняття та види кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, здійснено кримінологічну та кримінально-правову характеристику даних видів злочинів та особи правопорушника, охарактеризовано типологію особистості правопорушника, особливості віктимологічного фактору правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Також сформульовано загальні та спеціальні заходи з попередження кримінальних правопорушень, проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Проведене дослідження дає можливість сформулювати низку наступних висновків і пропозицій.

1) Визначено, що початковим моментом у визначенні поняття транспортних кримінальних правопорушень має служити думка про те, що вони посягають на суспільні відносини у сфері безпечного функціонування (рух і експлуатацію) транспортних засобів. Безпека функціонування транспорту охоплює досить широке коло суспільних відносин, пов'язаних не лише зі здійсненням безаварійної роботи транспортних засобів, а й з охороною життя та здоров'я людей, цінного майна, навколишнього природного середовища. Кримінальні правопорушення проти

безпеки руху й експлуатації транспорту слід розуміти як передбачені кримінальним законом України умисні та необережні суспільно небезпечні діяння, що посягають на безпеку руху, експлуатацію або нормальну роботу залізничного, повітряного, водного, магістрального трубопровідного, автомобільного та міського електричного транспорту шляхом заподіяння або загрози заподіяння шкоди здоров'ю, життю або власності.

2) Здійснена кримінологічна та кримінально-правова характеристика кримінальних правопорушень котрі вчиняються на залізничному, водному чи повітряному транспорті, дозволила встановити, що зазначені види транспорту мають велике значення для розвитку суспільства в багатьох його сферах, безпосередньо впливають на економічний стан нашої держави. Тому порушення різних правил у процесі руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту може призвести до різного роду аварій та катастроф, пов'язаних із загибеллю людей, пошкодженням чи знищенням транспортних засобів та настанням інших негативних наслідків.

3) Порушення правил безпеки руху переважно полягають в перевищенні швидкості, порушенні правил обгону, об'їзду перешкод, проїзду перехресть, користування світловими приборами, буксирування, а також їзди з причепом тощо.

Встановлено, що порушення правил експлуатації може полягати в недотриманні водієм технічних умов експлуатації, порушенні порядку перевезення пасажирів, неправильному завантаженні, укладанні та закріпленні вантажів. За статтею 286 КК кваліфікуються лише такі порушення правил експлуатації, що пов'язані з безпекою руху транспортних засобів. Тому не можуть кваліфікуватися за цією статтею порушення таких правил експлуатації, що не пов'язані з безпекою руху. Це, наприклад, порушення термінів технічного обслуговування транспорту або недотримання вимог при застосуванні видів пально-мастильних та інших матеріалів тощо.

4) З урахуванням специфіки механізму вчинення необережних кримінальних правопорушень, їх ситуативного характеру, під детермінантами автотранспортних кримінальних правопорушень слід розуміти взаємопов'язану і взаємозумовлену сукупність об'єктивних і суб'єктивних факторів, що суперечать елементарним

вимогам громадської безпеки необмеженого кола осіб і пов'язані з дефектами особистісних властивостей і рис правопорушників, а також з існуючими традиціями, звичками в індивідуальній та груповій поведінці, які виявляються під час поведіння із джерелом підвищеної небезпеки - транспортним засобом, що рухається. Встановлено, що у механізмі кримінально протиправної поведінки між об'єктивними і суб'єктивними чинниками обов'язковою ланкою, що пов'язує останні, є джерело підвищеної небезпеки - транспортний засіб.

Відзначено, що в даний час основною детермінантою порушення правил дорожнього руху і експлуатації транспортних засобів є правовий нігілізм, який на практиці має найрізноманітніші прояви. У зв'язку з цим особлива увага повинна приділятися вихованню почуття відповідальності і дисциплінованості у осіб, які сідають за кермо транспортного засобу.

5) Соціальна-правова характеристика особи, яка вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, склад її сім'ї, стан здоров'я, професія, певні обставини вчинення кримінально протиправного діяння мають кримінально-правове значення не лише для кваліфікації кримінального правопорушення, передбаченого статтею 286 КК України, а й для розробки заходів запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, оскільки динаміка дорожньо-транспортних пригод залежить від учасників дорожнього руху, насамперед, від водіїв транспортних засобів.

Обгрунтовано, що переважна більшість водіїв, які вчиняють порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, мають стаж водіння більше п'яти років. Така велика кількість досвідчених водіїв у масиві засуджених за автотранспортні кримінальні правопорушення можливо пояснюється тим, що вони іноді надто переоцінюють свій досвід керування транспортними засобами та неухважно чи зневажливо ставляться до дорожніх умов та Правил дорожнього руху. При з'ясуванні питань щодо особи водія встановлюються його фахова підготовка, стан здоров'я, тривалість і характер роботи безпосередньо перед дорожньою пригодною. Зв'язок трудового стажу із загальною характеристикою небережного правопорушника виявляється опосередковано. Особи з тривалим трудовим стажем

мають досить стійкі соціально-корисні зв'язки із суспільством. Така особа у соціально-етичному відношенні більш стійка, ніж особа тих, хто має незначний трудовий стаж або не має його взагалі.

б) Підставами (критеріями) побудови типології правопорушників у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту є: характер антисуспільної спрямованості особи правопорушника та зміст мотивації його кримінально протиправної поведінки (під мотивацією розуміємо процес формування мотивів кримінально протиправної поведінки, їх оформлення і розвитку, а також реалізацію їх у фактичному кримінально протиправному посяганні); ступінь глибини антисуспільної спрямованості особи правопорушника і стійкість їх криміногенної мотивації.

Встановлено, що типологія фіксує не просто те, що найчастіше трапляється, а закономірне, що є логічним результатом соціального розвитку особи. Вона поглиблює наші знання про правопорушників, що сприяє вирішенню загальних завдань боротьби із кримінальною протиправністю, зокрема підвищенню ефективності індивідуальної профілактики кримінальних правопорушень та ресоціалізації засуджених. Для успішного ведення індивідуальної профілактики кримінальних правопорушень необхідно знати ті всі індивідуальні особливості і в першу чергу - мотиви, які можуть стимулювати кримінально протиправні дії даної особи, і тому повинні стати об'єктом виховного впливу.

7) Кримінологічним вивченням потерпілих від правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту виявлено, що з їх числа чоловіки складають 65,8%, жінки 34,2%. Це що дає підстави стверджувати про підвищену віктимність пішоходів-чоловіків, яка обумовлена більшою схильністю чоловіків до ризикової та небезпечної поведінки, а ризик жінок рідше має усвідомлений характер. Вивчення віктимологічних особливостей потерпілого у кримінальних правопорушеннях проти безпеки дорожнього руху визначаються даними, що характеризують особу потерпілого, відбивають її стать, вік, місце мешкання, вид порушення правил дорожнього руху та ін.

З'ясовано, що проблема повинна вирішуватись шляхом дослідження не тільки характеру зовнішньої поведінки потерпілого в дорожньо-транспортній ситуації, а й враховувати суб'єктивні, внутрішні якості особи (правосвідомість, мотивацію тощо),

які в сукупності з об'єктивними обставинами обумовлюють виникнення цих деліктів.

8) Аргументовано, що загальносоціальне запобігання автотранспортній кримінальній протиправності спрямоване на здійснення заходів, здатних глобально впливати на явища і процеси, які детермінують прояви і цієї кримінальній протиправності. Слід підтримати думку вчених, які стверджують, що загальносоціальне запобігання кримінальній протиправності є і буде залишатися найважливішим аспектом соціальної політики держави. Запобіганню цим кримінальним правопорушенням має сприяти створення державної системи забезпечення безпеки дорожнього руху, стратегії розвитку, координації та контролю цієї діяльності створеною при Кабінеті Міністрів України «Координаційною радою з безпеки дорожнього руху», розроблення «Концепції державної політики у сфері безпеки дорожнього руху» та «Національної програми забезпечення безпеки дорожнього руху», гармонізація національного законодавства з відповідними міжнародними стандартами.

Встановлено, що протидія аварійності залежить від потужності економічного потенціалу, технологічного озброєння суспільства та рівня управлінської діяльності у цій сфері. Важливим є вдосконалення безпеки транспортних засобів, підвищення функціонального значення доріг, розвиток магістральної мережі, організації дорожнього руху, впровадження автоматизованих систем і технічних засобів управління дорожнім рухом та контролю швидкісних режимів, створення дорожньої інфраструктури, що орієнтує водія, пов'язує транспортні засоби між собою і дорогою, регулює та підтримує безпечний стан руху, інформує щодо обстановки на шляху, забезпечує екстрений зв'язок з медичною допомогою, поліцією, технічними, дорожніми, страховими та іншими службами.

9) З'ясовано, що спеціальнокримінологічна профілактика здійснюється у формі відомчих планів або програм підсилення боротьби із кримінальною протиправністю. У них передбачається система заходів, спрямованих на профілактику конкретних видів і груп кримінальній протиправності, кримінальній протиправності взагалі, кримінальній протиправності на певній території (держави, регіон). Передбачувані програми заходів реалізуються через взаємодію та взаємоузгодженість діяльності

суб'єктів профілактики. Безумовно, ефективність запобігання кримінальним правопорушенням залежить від узгодженості програми боротьби із кримінальною протиправністю з концепцією державного плану економічного та соціального розвитку країни.

10) Аналіз віктимологічного напрямку запобігання правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту засвідчив, що віктимологічна профілактика забезпечує захищеність громадян від реалізації їх віктимних характеристик, створює сприятливі умови, які дозволяють виявити, усунути чи нейтралізувати фактори чи ситуації, які сприяють кримінальним правопорушенням відносно конкретних осіб; виявляти групу ризику чи конкретних осіб із підвищеною віктимністю, впливати на них з метою відновлення чи активізації їх захисних властивостей, а також розробляти чи удосконалювати уже наявні засоби захисту громадян від вчинення щодо них транспортних кримінальних правопорушень та їх подальшої віктимізації.

Віктимологічна характеристика учасників дорожнього руху, специфіка, особливості прояву віктимної поведінки як взаємопов'язані складові дозволяють детально оцінити кожне вчинене кримінальне правопорушення з урахуванням кримінологічних аспектів особи та поведінки потерпілого. Усе це загалом потребує комплексного використання засобів та методів діяльності правоохоронних органів щодо протидії транспортним кримінальним правопорушенням.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ

1. Блага А.Б., Короленко О.В. Кримінологічна характеристика кримінальних правопорушень, які вчиняються на автомобільному та міському електротранспорті. Науковий фаховий журнал «Право і суспільство» (Категорія «Б»). 2021. № 1.

2. Короленко О.В. Кримінологічна характеристика особи, яка вчинила кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Сучасні тенденції розвитку економіки, фінансів, обліку та права: збірник тез доповідей міжнародної науково-практичної конференції. Полтава : ЦФЕНД, 2020. 190 с.

3. Короленко О.В. Запобігання правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Світовий розвиток науки та техніки : збірник ІVІІІ Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції. Дніпро.:2020. С.340.

АНОТАЦІЇ

Короленко О.В. Кримінологічна характеристика кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. – Робота на здобуття освітнього ступеня магістра за спеціальністю 081 «Право». – Чорноморський національний університет імені Петра Могили, Миколаїв, 2021.

Магістерську роботу присвячено кримінологічному дослідженню кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Обґрунтовано самостійну кримінологічну та кримінально-правову характеристику цих кримінальних правопорушень.

Охарактеризовано портрет особи правопорушника та типологію особистості правопорушника. Розроблено основні засади запобігання цим злочинам на загальносоціальному, спеціально-кримінологічному та віктимологічному рівнях.

***Ключові слова:** дорожньо-транспортна пригода, безпека руху та експлуатації транспорту, кримінальні правопорушення, безпека руху, керування, транспортний засіб, експлуатація транспорту.*

ANNOTATION

Korolenko O. Thesis for a Master's degree in speciality 081 «Law». – Petro Mohyla Black Sea National University, Mykolaiv, 2020.

The master's thesis is devoted to criminological research of crimes against traffic safety and operation of transport. Formation of the criminal-legal and criminological characteristics of these crimes into a separate sector is argued.

The characteristics of the portrait of the offender and the typology of the offender's personality are given. The basic trends of traffic accidents prevention on social, special criminological and victimological levels are developed.

Keywords: *traffic accident, safety of motion and exploitation of transport, criminal offenses, traffic safety, driving, vehicle, operation of transport.*