

**Є. С. Назимко**

доктор юридичних наук, професор, перший проректор  
Донецького державного університету внутрішніх справ

**Є. О. Пилипенко**

кандидат юридичних наук, старший дослідник,  
старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії  
з проблемних питань правоохоронної діяльності  
Криворізького навчально-наукового інституту  
Донецького державного університету внутрішніх справ

**Т. І. Пономарьова**

кандидат юридичних наук, завідувач науково-дослідної лабораторії  
з проблем запобігання кримінальним правопорушенням  
факультету № 3  
Донецького державного університету внутрішніх справ

## ДО ПРОБЛЕМИ ЗАПОБІГАННЯ ТРАНСПОРТНИМ КРИМІНАЛЬНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ

*У статті розглядаються проблеми запобігання транспортним кримінальним правопорушенням. Вказано, що належне виконання покладених на підрозділи поліції обов'язків стосовно попередження, припинення та протидії порушень закону залежить від законодавчого закріплення повноважень щодо реагування на правопорушення та притягнення винної особи до відповідальності.*

*Автори звертають увагу на те, що повноцінний захист держави та суспільства від транспортних кримінальних правопорушень передбачає створення комплексного механізму, який повинен включати в себе заходи адміністративно-правового, кримінально-правового та кримінологічного впливу. У 2015 році в Україні було створено Національну поліцію як центральний орган виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, а також підтримання публічної безпеки та порядку. Аналіз щорічних звітів Національної поліції України, надає підставу для констатації факту невідповідності кількості порушень правил безпеки руху та експлуатації транспорту заходам, які щорічно застосовуються для підвищення якості реагування та запобігання таким діянням. Зокрема, не дивлячись на фактичну діджиталізацію контролю за безпекою руху, підвищення рівня матеріального забезпечення правоохоронних органів, розглядувані порушення залишаються актуальними та розповсюдженими.*

*Підсумовується, що на сьогоднішній день проблема запобігання адміністративним та кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту може бути вирішена лише за рахунок загальносоціального та спеціального запобігання, без урахування індивідуального впливу на особу правопорушника. Аналіз державної статистичної звітності та наукових праць свідчить про рудиментарність індивідуальної запобіжної роботи та її низьку ефективність. Водночас, акцентовано увагу на доцільності створення взаємозалежного механізму впливу на такі правопорушення, який би включав як адміністративно-правові, так і кримінально-правові та кримінологічні засоби впливу. Відповідні зміни мають бути внесені і у національне кримінальне законодавство.*

**Ключові слова:** запобігання, попередження, припинення, протидія, кримінальні правопорушення, безпека руху, транспорт.

**Постановка проблеми.** Запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху на сьогоднішній день є про-

блемою, яка потребує нагального вирішення. Зокрема, це також підтверджується нестабільною динамікою таких суспільно небезпечних

діянь, та перманентною інтенсифікацією загроз в цій частині. Варто відмітити, що повноцінний захист держави та суспільства від таких кримінальних правопорушень передбачає створення комплексного механізму, який повинен включати в себе заходи адміністративно-правового, кримінально-правового та кримінологічного впливу. У 2015 році в Україні було створено Національну поліцію як центральний орган виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, а також підтримання публічної безпеки та порядку.

Для попередження, виявлення та припинення правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, у 2017 році у складі територіальних органів Національної поліції України (далі – НП України) були утворені підрозділи поліції на воді, діяльність яких організовується та координується Управлінням авіації та поліції на воді [1]. При цьому необхідно акцентувати увагу на тому, з точки зору удосконалення кримінологічної ситуації в частині кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту перевагу необхідно віддавати саме заходам кримінологічного впливу, який відтворюється крізь призму загальносоціального, спеціально-кримінологічного та віктимологічного впливу. Водночас також не можна залишити без уваги цінність удосконалення криміналістичних методик розслідування такого роду суспільно небезпечних діянь, зокрема – в умовах воєнного стану.

#### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Дослідженню питання запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, а також розгляду особливостей діяльності поліцейських підрозділів та аналізу нормативно-правових актів, що її регулюють, приділяли увагу такі науковці, як О. М. Бандурка, М.Ю. Веселов, С.С. Вітвіцький, О.М. Джужа, В.А. Мисливий та інші. Однак на сьогоднішній день низка проблемних питань залишається відкритою для дискусії, що і зумовлює обрання предмету дослідження.

**Мета статті:** розглянути особливості запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту, проаналізувати діяльність і повноваження підрозділів поліції на воді, визначити проблемні питання щодо реагування на правопорушення, які вчиняються на морському чи річковому транспорті, а також на основі аналізу чинного законодавства України запропонувати дієві шляхи щодо їх вирішення.

**Виклад основного матеріалу.** В Україні на сьогодні функціонує 11 підрозділів поліції на воді (із загальною штатною кількістю 205 одиниць), які здійснюють службову діяльність в 11 регіонах нашої держави (у Дніпропетровській, Донецькій, Запорізькій, Київській, Миколаївській, Одеській, Полтавській, Херсонській, Черкаській, Чернігівській областях та м. Києві) щодо попередження, виявлення на припинення правопорушень, які вчиняються на морському та річковому транспорті або завдяки йому. Лише впродовж 2020 року співробітниками територіальних підрозділів поліції на воді НП України здійснено понад 4000 патрулювань водних об'єктів, під час яких задокументовано 5,3 тис. адміністративних правопорушень, серед яких 135 протоколів про адміністративне правопорушення, передбачене ч. 5 ст. 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) (керування річковими, морськими, малими, спортивними суднами або водними мотоциклами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а так само передача керування судном особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, а також відмова осіб, які керують річковими, морськими, малими, спортивними суднами або водними мотоциклами, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції) [1]. Аналіз щорічних звітів Національної поліції України, надає підставу для констатації факту невідповідності кількості порушень правил безпеки руху та експлуатації транспорту заходам, які щорічно застосовуються для підвищення якості реагування та запобігання таким діянням. Зокрема, не дивлячись на фактичну діджиталізацію контролю за безпекою руху, підвищення рівня матеріального забезпечення правоохоронних органів, розглядувані порушення залишаються актуальними та розповсюдженими.

Ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію» надає повноваження підрозділам поліції на воді щодо здійснення превентивної та профілактичної діяльності, спрямованої на запобігання вчиненню правопорушень на морському або річковому транспорті, виявлення причин та умов, що сприяють вчиненню кримінальних та адміністративних правопорушень;

здійснення своєчасного реагування на заяви та повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події; здійснення досудового розслідування кримінальних правопорушень у межах визначеної підслідності; розшуку осіб, які переховуються від органів досудового розслідування, слідчого судді, суду або пропалих безвісти; вжиття заходів для забезпечення публічної безпеки і порядку на вулицях, площах, у парках, скверах, на стадіонах, вокзалах, в аеропортах, морських та річкових портах, інших публічних місцях; здійснення супроводження транспортних засобів тощо [2]. Превентивна діяльність у її адміністративно-правовому розумінні та з точки зору кримінального права та кримінології має певні розбіжності. Зокрема, такі розбіжності полягають у застосуванні диференційованого за інтенсивністю впливу на свідомість осіб, які вчиняють такого роду діяння.

Відповідно до Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 р. № 91, судно повинно мати такі основні судові документи: свідоцтво про право плавання (судновий патент); свідоцтво про право власності на судно; свідоцтво про придатність до плавання; класифікаційне свідоцтво та інші свідоцтва класифікаційного товариства стосовно класу; свідоцтво про мінімальний склад екіпажу; пожежно-контрольний формуляр; суднова роль (список осіб судового екіпажу); судовий журнал (вахтовий журнал, єдиний вахтовий журнал); машинний журнал (для суден з механічним двигуном); санітарний журнал; судове санітарне свідоцтво; єдину книгу оглядів суден; дозвіл на право користування судною радіостанцією; пасажирське свідоцтво (для пасажирських суден); мірильне свідоцтво (тільки для суден, призначених для перевезення вантажів). Малим суднам достатньо мати судовий білет, свідоцтво про придатність судна до плавання. Безекіпажному судну достатньо мати свідоцтво про право плавання, свідоцтво про право власності на судно, свідоцтво про придатність до плавання, класифікаційне свідоцтво та інші свідоцтва класифікаційного товариства стосовно класу [3]. Отже, на сьогоднішній день вказані Правила достатньо повноцінно характеризують документи, які повинно мати судно.

Однак, незважаючи на те, що співробітники підрозділів поліції на воді наділені повноваженнями щодо перевірки документів, згідно зі ст. 255 КУпАП протоколи про адміністративні

правопорушення, передбачені ч. 4 ст. 116 КУпАП (керування річковим або маломірним судном особою, яка не має права керування цим судном, або передача керування таким судном особі, яка не має права керування), мають право складати посадові особи центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті [4].

Подібна ситуація щодо розбіжностей між повноваженнями та заходами реагування на правопорушення з боку поліції на воді також існує під час реагування на керування річковими, морськими, малими, спортивними суднами або водними мотоциклами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції (ч. 5 ст. 130 КУпАП).

Відповідно до вимог ст. 255 КУпАП органи НП України мають право складати адміністративні матеріали за правопорушення, передбачені ч. 5 ст. 130 КУпАП [4]. Вимога до судноводія щодо заборони керування судном у стані втоми чи сп'яніння закріплена в пункті 1.2.6. Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 р. № 91 [3]. Водночас відповідно до ст. 35 Закону України «Про Національну поліцію» поліцейський може зупинити транспортний засіб лише в разі порушення ним Правил дорожнього руху. А це означає, що зупинити транспортний засіб на воді поліцейський не може, адже судноводій порушує не Правила дорожнього руху, а Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України. Тобто маємо таку неоднозначну ситуацію, коли скласти протокол про адміністративне правопорушення поліцейський може, а здійснити дії, що передують його складанню – ні.

Поліцейський підрозділу поліції на воді може зупинити судно згідно зі ст. 35 Закону України «Про Національну поліцію» лише у випадках, коли є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу; якщо транспортний засіб перебуває в розшуку; якщо уповноважений орган державної влади прийняв рішення про обмеження чи заборону руху; порушення порядку визначення і використання на транспортному засобі спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв [2]. Також існує проблемна ситуація, коли поліцейський хоча й може зупинити транспортний засіб на воді, проте відреагувати на адміністративне правопо-

рушення шляхом складання протоколу не може, адже не є уповноваженою на те особою.

Актуальним способом удосконалення сучасної ситуації в розглядуваній сфері є запровадження довгострокових стратегій запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Платформою має бути стратегія Vision Zero, яка передбачає зниження кількості порушень на транспорті шляхом інтеграції принципу нульової толерантності громадян до таких діянь.

Варто звернути увагу на те, що більш позитивно може бути оцінена ситуація із забезпеченням безпеки дорожнього руху. Так, вчені вказують, що в Україні необхідно поглиблювати реалізацію політики державноприватного партнерства (Public-Private Partnership) у сфері безпеки дорожнього руху. Вона визначена принципами діяльності Національної поліції України й може мати чимало форм прояву на практиці, зокрема: а) створення й організація діяльності профільних громадських організацій правоохоронної спрямованості; б) надання свідомими громадянами органам патрульної поліції інформації, отриманої з використанням фото- та відеореєстратори, про факти порушень окремими водіями правил дорожнього руху (зупинка або стоянка у забороненому місці, перевищення швидкості, створення аварійної ситуації на дорозі, зникнення з місця ДТП, ненадання допомоги постраждалим в аварії особі, агресивна поведінка за кермом. Для поширення такої практики слід законодавчо передбачити можливість отримання грошового заохочення, наприклад, у розмірі 10% від розміру штрафу, сплаченого винним водієм чи іншим учасником дорожнього руху; в) якомога ширше запровадження практики долучення пересічних охочих громадян до буденної поліцейської справи з метою трансформації у кращий бік їх ставлення і довіри до поліції й посилення їх правосвідомості та правової культури; г) реалізація по всій території України проектів «Шкільний офіцер поліції» щодо інформування вихованців різних навчальних закладів про заходи убезпечення дорожнього руху й власної обережності на дорозі; д) урахування позиції дорадчих структур (рад, комісій) при органах виконавчої влади, громадських організацій та автолюбителів щодо формування та реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху та ін. [5, с. 201]. Ми підтримуємо таку позицію та вважаємо, що

запропоновані заходи є доцільними у сучасних складних політичних та економічних умовах.

В Україні необхідно формувати й реалізувати продуману державну політику, спрямовану на вироблення нульової толерантності у громадян до будь-яких порушень правил дорожнього руху й вимог транспортної безпеки усіма учасниками дорожнього руху. Як відомо, подібна толерантність має місце у сфері поширення корупційних практик. І для вивчення рівня сприйняття громадянами явища корупції у різних країнах світу міжнародна неурядова організація Transparency International щороку здійснює спеціальні дослідження. Аналогічно слід діяти й у випадку оцінки ставлення учасниками дорожнього руху в Україні до різних аспектів останнього за прикладом аналогічного дослідження «Європейський барометр». Відповідні соціологічні й кримінологічні дослідження, що мають здійснюватись в Україні на систематичній основі (раз на один-два роки), повинні стосуватись таких питань, як: а) факт порушення респондентом за останній рік правил дорожнього руху; б) уточнення причин та умов, через які було порушено правила дорожнього руху або настала ДТП; в) здійснення суб'єктивних висновків щодо динаміки рівня безпеки дорожнього руху у місцевій громаді та державі загалом; г) оцінка ефективності існуючої державної політики у цій сфері; д) ставлення до намірів посилення адміністративної або кримінальної відповідальності за відповідні порушення правил дорожнього руху; е) уточнення мотивації учасників дорожнього руху у дотриманні вимог дорожньо-транспортної безпеки; є) оцінка результативності діяльності органів патрульної поліції та напрямів її подальшого удосконалення та ін. [5, с. 202]. Проведені вченими соціологічні та кримінологічні дослідження дозволяють відмітити виключну ефективність участі громадськості у запобіганні правопорушенням, як адміністративним, так і кримінальним. Однак, підвищення рівня їх правосвідомості та прагнення до викриття факти будь-яких порушень закону учасниками руху є дієвим способом удосконалення кримінологічної ситуації в країні.

**Висновки.** На сьогоднішній день проблема запобігання адміністративним та кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту може бути вирішена лише за рахунок загальносоціального та спеціального запобігання, без урахування індивідуального впливу на особу правопорушника. Аналіз державної статистичної звітності та наукових праць свідчить про рудиментарність індивідуальної запобіжної роботи та її низьку ефектив-



ність. Водночас, необхідно акцентувати увагу на доцільності створення взаємозалежного механізму впливу на такі правопорушення, який би включав як адміністративно-правові, так і кримінально-правові та кримінологічні засоби впливу. Відповідні зміни мають бути внесені і у національне кримінальне законодавство.

#### Список використаних джерел:

1. Відповідь Управління авіації та поліції на воді Національної поліції України на офіційне звернення Пилипенко Є. О. (лист № 55/34/01-2021 від 26.01.2021).
2. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#n282>
3. Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України : наказ Міністерства транспорту України від 16.02.2004 р. № 91. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0872-04#Text>
4. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-X. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>
5. Колодяжний М.Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України : монографія. Харків : Право, 2022. 300 с.

#### **Nazymko Ye. S., Pylypenko Ye. O., Ponomarova T. I. To the problem of preventing traffic criminal offences**

*The article deals with the problems of preventing transport criminal offences. It is indicated that the proper performance of the responsibilities assigned to water police units in relation to the prevention, termination and countermeasures of violations of the law depends on the legislative establishment of powers to respond to offenses and bring the guilty person to justice. The authors draw attention to the fact that the full protection of the state and society against such criminal offenses requires the creation of a complex mechanism, which should include measures of administrative-legal, criminal-legal and criminological influence. In 2015, the National Police was established in Ukraine as the central body of executive power, which serves society by ensuring the protection of human rights and freedoms, countering crime, and maintaining public safety and order. The analysis of the annual reports of the National Police of Ukraine provides a basis for ascertaining the fact of inconsistency in the number of violations of the rules of traffic safety and operation of transport with the measures that are applied annually to improve the quality of response and prevent such actions. In particular, despite the actual digitization of traffic safety control, the increase in the level of material support of law enforcement agencies, the violations in question remain relevant and widespread. It is concluded that today the problem of prevention of administrative and criminal offenses against traffic safety and operation of transport can be solved only at the expense of general social and special prevention, without taking into account the individual impact on the person of the offender. The analysis of state statistical reports and scientific works shows the rudimentary nature of individual preventive work and its low efficiency. At the same time, attention is focused on the expediency of creating an interdependent mechanism of influence on such offenses, which would include both administrative and legal, as well as criminal and criminological means of influence. Corresponding changes should also be made in the national criminal legislation.*

**Key words:** prevention, prevention, termination, counteraction, criminal offenses, traffic safety, transport.