

Аналізуючи дані про осіб, що скоювали економічні злочини у цій галузі промисловості, можливо зробити деякі висновки:

а) більше стали скоюватись економічні злочини не однією особою, а групою, до якої належать посадові особи підприємств, що свідчить також про зростання рівня організованості, це в свою чергу, несе більш тяжкі наслідки для економіки.

б) серед всіх осіб, які були притягнуті до кримінальної відповідальності, основну кількість становили (32%) – керівники підрозділів, потім: фінансово-бухгалтерські робітники (12%), матеріально-відповідальні особи (7,5%), керівники підприємств (6,5%). Це може бути пов'язано з тим, що керівники підрозділів (керівники відповідних ділянок) мають більший ступінь доступу до матеріалів, які знаходяться у шахті, ніж інші особи. Матеріальні цінності у шахті важко перевірити, що, у свою чергу, полегшує їх розкрадання.

На сучасному етапі вугільна галузь переживає суттєві зміни. Це пов'язане з підготовкою до приватизації промисловості та її реструктуризації. Нагадаємо, що вже відомі негативні наслідки «прихвизації» об'єктів державної власності. Наприклад, у 2000р. МВС України здійснювалися заходи щодо оперативного супроводження процесу приватизації в державі, у результаті чого з початку року викрито 3,6 тис. злочинів, що майже на третину більше, ніж за попередній рік.

Вивчена за темою дослідження література характеризується недостатнім висвітленням кримінологічної характеристики, попередження та виявлення чинників, що детермінують економічні злочини у вугільній промисловості. Вищенаведені дані вказують на тенденцію зростання кількості злочинів вказаної категорії та завданих ними збитків.

Список літератури: 1. Современный энциклопедический словарь / Под ред. Райзберга Б.А. и др. М., 1996. 2. Звіт пред українським народом // Іменем Закону. 2001. №4. 3. Адамов Б.И. Перспективы развития угольной промышленности. Донецк, 1996. 4. Скубенко В.П. Пути повышения эффективности организации ТЭК Украины: автореф. дис. ... канд. экон. наук: (08.02.03) Донецк, 1996. 5. «Чем-како більш активних цілеспрямованих і рішучих дій.../ Міліція України. 2000р. №10. 6. Статистика України. К., 2000. №3. 7. Розовский Б.Г. Расследование и предупреждение хищений государственного имущества в угольной промышленности. Совет Ин-та филос. и Совет гос-ва и права. К., 1968.

Надійшла до редколегії 19.03.2001р.

*С.О. Захарченко,
ст. наук. співробітник відділу організації наукової
роботи Нац. ун-ту внутр. справ*

ПРОБЛЕМИ ПРОФІЛАКТИКИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Кожна держава на певному історичному етапі її розвитку має справу з притаманними рівню її соціально-економічного розвитку негативними явищами. До їх числа відносяться і ті суспільно небезпечні дії, які оцінюються законодавством в якості злочинів і правопорушень.

Відповідно на кожному етапі складається система заходів, направлених на попередження цих явищ, у нашому випадку – дорожньо-транспортних пригод (ДТП).

Успіх профілактичних заходів обумовлюється ретельністю та глибиною аналізу стану і динаміки автотранспортної аварійності. Дослідженню треба піддати відносні і абсолютні показники, а також конкретні умови руху.

Задача профілактичної діяльності – ефективне зниження кількісних і якісних показників аварійності, зменшення її впливу на суспільство і державу, підвищення рівня особистої безпеки громадян, захисту їх прав і інтересів. При розробці будь-яких профілактичних заходів неможливо виходити лише з відносних чи абсолютних показників. Будь-яка рекомендація буде необґрунтована, якщо вона не витікає з всебічного аналізу стану і динаміки аварійності.

За останні п'ять років автомобільний парк країни збільшився на 8 %. В умовах прискорення темпів автомобілізації особливо нагальною постає проблема забезпечення безпеки дорожнього руху, вирішення якої спрямоване, в першу чергу, на збереження життя та здоров'я людей. Однак здійснено низку заходів, що дали змогу досягти певних позитивних результатів. Порівняно з попереднім роком, кількість ДТП скоротилася майже на 3,5 %, зменшилось число осіб, які постраждали або загинули [1]. Враховуючи кримінологічні ознаки, саме правопорушення на автомобільному транспорті відносяться до злочинів, скоєних з необережності.

Забезпечення безпеки дорожнього руху, попередження та профілактику транспортної злочинності, що виникає з необережності покладено на різні органи державної виконавчої влади: Міністерство внутрішніх справ, Міністерство транспорту та інші відомства, які мають відношення до управління у сфері дорожнього руху.

Профілактична діяльність органів внутрішніх справ досить багатоаспектна, включає в себе різні напрями, в яких використовуються різноманітні форми та методи. Разом з тим, зазначені органи повинні досить часто узгоджувати свої профілактичні заходи з іншими державними органами, а також громадськістю. Інакше кажучи, для забезпечення ефективності діяльності по профілактиці правопорушень, зокрема дорожньо-транспортних, дуже важливо налагодити чітку взаємодію органів внутрішніх справ з іншими суб'єктами соціальної профілактики – державними органами. Практикою багатьох років вироблено різні форми такої взаємодії – спільний аналіз стану правопорушності, спільна розробка і здійснення профілактичних заходів, узгодження самостійних дій. Зараз постає нагальною проблемою зазначені форми наповнити новим змістом, який би відповідав вимогам часу, необхідно також виробити нові, сучасні форми взаємодії.

Специфіка безпеки дорожнього руху – система суспільних відносин, котра складається у сфері дорожнього руху. Суть цієї системи полягає в тому, щоб усі державні і суспільні організації, а також посадові особи,

які несуть певні зобов'язання у сфері дорожнього руху, забезпечували в результаті своєї діяльності дотримання загальнодержавних нормативів, які спрямовані на попередження аварійності та її наслідків, а учасники руху, які виступають у ролі водіїв, пішоходів і пасажирів – встановлення для них спеціальних правил [2, с.68].

Можна назвати п'ять головних напрямів профілактики дорожньо-транспортних правопорушень.

Перший, на нашу думку, пріоритетний, здійснюється у вигляді контролю за неухильним виконанням водіями (операторами) правил безпеки руху на шляхах. Основний винуватець трагедій на дорогах – людина. Майже 70 % усіх ДТП трапилося з вини водіїв. Порушення, що призвели до трагедій були - перевищення швидкості, порушення правил проїзду перехресть, виїзд на смугу зустрічного транспорту, недодержання дистанції. Чимало водіїв «крутих хлопців», що їздять у швидкісних іномарках вважають, що системи пасивної безпеки автомобіля (подушка безпеки, надійні ремені) можуть врятувати в багатьох небезпечних для життя ситуаціях, але при цьому не приділяють уваги власним помилкам, наслідки яких можуть бути серйозні. У деяких водіїв є погана звичка займатися в автомобілі «диск-жокейством»: на повному ходу шукати необхідну радіостанцію, замінити касету чи розмовляти по мобільному телефону (до речі, в багатьох цивілізованих країнах це заборонено). Дехто з водіїв полюбляє палити у машині. А щоб дістати цигарку та її запалити, треба зробити певні рухи. Не варто пояснювати, до яких наслідків може призвести втрата контролю навіть на одну секунду. Останнім часом модним є паління за кермом машини сигари замість цигарки. А вдихання сигарного диму негативно впливає на сприйняття відстані, а також викликає зорові розлади, легку загальмованість, зниження швидкості реакції. До речі, особливо небезпечний сигарний дим. Розводи на лобовому склі, яких водій не бачить вдень, в темний час доби розсіюють світло зустрічного транспорту і можуть зіграти неприємний жарт з водієм [3].

Другий – забезпечення належного технічного стану транспортних засобів, контроль за здійсненням встановлених правил експлуатації та безпеки.

Третій – підтримка належного стану доріг та дорожніх знаків, контроль за своєчасним ремонтом шляхів. Слід підкреслити, що майже кожна друга аварія з тяжкими наслідками скоєна через неналежний стан доріг і вулиць, але заходи щодо усунення цих недоліків дорожніми та комунальними організаціями реалізуються вкрай незадовільно. За результатами перевірок посадовим особам дорожніх комунальних та залізничних організацій видано понад 93 тис. приписів на усунення виявлених недоліків. Перевірка понад 282 тис. км вулично-шляхової мережі України показала, що її стан не відповідає вимогам безпеки дорожнього руху, кожний третій кілометр утримувався з недоліками. На обстежених шляхах відсутні 72 тис. км транспортної і пішохідної огорожі. Серйозне занепокоєння викликає стан освітлення вулиць і доріг. Все це призвело до того, що в минулому році сталося майже 14,4 тис. дорожніх пригод, у

яких загинуло 2,5 тис. і поранено 16,1 тис. чоловік. Незадовільно здійснюється утримання залізничних переїздів. За порушення вимог правил, норм і стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху, 5,2 тис. посадових осіб цих організацій притягнуто до адміністративної відповідальності [1].

Четвертий – висока фахова підготовка водіїв, контроль за станом здоров'я, тверезості і готовності до керування транспортом. Цьому повинні сприяти зміни у порядку їх підготовки. За новими правилами кандидат на отримання водійського посвідчення, відтепер, під час складання іспиту відповідатиме на 20 запитань з правил дорожнього руху, що у 2 рази більше, ніж раніше. У 1999 р. понад 731 тис. осіб одержали посвідчення водія.

Широке проникнення складної сучасної техніки у всі галузі виробництва та побуту ставить суворі вимоги до людей, їхньої психіки, особливо до індивідуальних сенсомоторних реакцій. Значна кількість необережних злочинів трапляється внаслідок збоїв роботи оператора технічної системи. А ці збої, в свою чергу, ускладнюються фаховою нездатністю оператора своєчасно та адекватно реагувати на зміни ситуації. Тому для попередження аварій дуже актуальною стає кваліфікована психодіагностика особи претендента на працю оператора технічних систем [4, с.143]. Саме ці вимоги, в повній мірі, відносяться до водіїв, які виступають своєрідними операторами транспортних засобів.

В минулому році з вини нетверезих водіїв сталося майже дві тисячі ДТП. Горілка, випита за кермом, урівнює всіх – нехай то буде водій-початківець чи ас-професіонал. Покладатися на водійський досвід в цьому випадку марно. Ясна річ, цей факт не залишився поза увагою – робота по виявленню таких порушників дозволила в 2000 р. зменшити кількість цих ДТП на 23 %. Але лише заходами покарання ситуацію на краще не змінити. Не уникли адміністративної відповідальності й майже 7,5 тис. посадових осіб автогосподарств, які допустили випуск на лінію нетверезих водіїв. Майже 84 % ДТП з вини водіїв скоїли власники індивідуального транспорту.

І, нарешті, *п'ятий* – це «виховання» пішоходів та контроль за додержанням усіма учасниками руху правил безпеки. Особливої уваги заслуговує безпека дітей, інвалідів, людей похилого віку та велосипедистів. Біду на себе приміряти нелегко. Ну хіба уявляє хтось себе під колесами автомобіля, коли ступає на проїжджу частину? Хибна, цілком безпідставна впевненість у тому, що все обійдеться, що водій завжди встигне загальмувати не раз зраджувала, але досвіду з чужої біди мало хто вилучив. Майже чверть усіх ДТП у 2000 р. сталася з вини пішоходів, загинуло при цьому 1103 особи. Втім, такими солідними цифрами нічого дивуватись – адже якщо за рубежем один пропагандист в дорожній поліції обслуговує 25 тис. населення, у нас на одного працівника припадає аж 500 тисяч!

Слід особливо підкреслити значення правового регулювання заходів щодо попередження ДТП. Належна поведінка, а вона торкається не тіль-

ки учасників дорожнього руху, але й утримування транспортних засобів, доріг і багатьох інших аспектів системи *людина-автомобіль-дорога*, потребує чіткої правової регламентації.

Треба відмітити, що в попередженні ДТП, які пов'язані з технічними несправностями транспортних засобів, невідповідністю дорожнього покриття стандартам, відсутністю необхідних дорожніх знаків, істотну роль відіграють повідомлення судових експертів-автотехніків. На жаль, кримінально-процесуальним законом не регламентована діяльність щодо реагування на вказані повідомлення. У зв'язку з цим профілактика ДТП з використанням спеціальних знань знаходиться не на належному рівні.

Забезпечити безпеку дорожнього руху, і взагалі організацію цього руху, неможливо без правового регулювання. В цьому полягає головна профілактична роль правових норм в усуненні причин і факторів ДТП. Закони, постанови, правила, стандарти та інші нормативні акти складають правову основу державної системи забезпечення безпеки дорожнього руху. Вони регламентують діяльність водіїв, інших учасників дорожнього руху, посадових осіб транспортних, дорожніх та інших підприємств і організацій. Більш того, і це є головним в організаційно – регулюючій ролі права, вони регламентують діяльність відповідних державних органів, визначаючи їх задачі, функції, права і обов'язки в забезпеченні безпеки дорожнього руху на території нашої держави.

Подібно до того як дорожній рух представляє собою процес, пов'язаний з постійним переміщенням об'єктів, зі зміною ситуації, так і забезпечення безпеки цього руху виступає в якості діяльності, яка потребує організованості і управління, забезпечення постійної взаємодії та виконавчої дисципліни [5, с.188-191].

Список літератури: 1. Звіт перед українським народом (Про оперативно-службову діяльність органів внутрішніх справ України у 2000 році) // Міліція України. 2001. №1. 2. Ярмак Х.П., Різніченко С.В. Поняття безпеки дорожнього руху, форми і методи її забезпечення // Вісник Одеського інституту внутрішніх справ. 1997. №1. 3. Інспектор і водій: протистояння залишиться в минулому // Іменем Закону. 2000. №8. 4. Литвак О. Злочинність, її причини та профілактика. К., 1997. 5. Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. М., 1989.

Надійшла до редколегії 12.03.2001р.

*О.М.Литвинов,
здобувач каф. криміналістики
Нац. ун-ту внутр. справ*

КРИМІНОЛОГІЧНІ ПРОГНОЗУВАННЯ І ПЛАНУВАННЯ В КООРДИНАЦІЇ ДІЯЛЬНОСТІ СУБ'ЄКТІВ ПРОФІЛАКТИКИ ЗЛОЧИНІВ

Кримінологічні прогнозування й планування є елементами управління профілактики злочинів, яка, окрім названих, ще включає в себе: збір та аналіз інформації про злочинність, її структуру, динаміку, злочинні явища, а також про стан і практику здійснення профілактичної діяльнос-