

тяжких наслідків для життя та здоров'я громадян, незбереження вантажів, завдати шкоди навколишньому природному середовищу [7].

Ми вважаємо, що сьогодні необхідно передбачити існування Дисциплінарного статуту державної служби, який би сприяв зміцненню дисципліни в органах виконавчої влади. Цей статут повинен містити поняття державної дисципліни, види заохочень і дисциплінарних стягнень, порядок їх застосування та компетенцію посадових осіб щодо застосування заохочень і накладення стягнень.

Необхідність розробки Дисциплінарного статуту обумовлена тим, що в Законі України «Про державну службу» від 16 грудня 1993 року питанням регулювання заохочень державних службовців і притягнення їх до відповідальності відведено всього дві статті (ст. 34. Заохочення за сумлінну працю та ст. 38. Відповідальність за порушення законодавства про державну службу) [8, Ст. 490], що є недостатнім, оскільки не закріплений порядок застосування заохочень, стягнень та інших питань.

#### Список використаних джерел:

1. Про Дисциплінарний статут органів внутрішніх справ України: Закон України від 22 лютого 2006 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2006. – №29. – Ст. 245.
2. Про Дисциплінарний статут Збройних Сил України: Закон України від 24 березня 1999 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – №22-23. – Ст. 197.
3. Про Дисциплінарний статут митної служби України: Закон України від 06 вересня 2005 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – №42. – Ст. 467.
4. Про затвердження Положення про дисципліну працівників гірничих підприємств: Постанова Кабінету Міністрів України від 13 березня 2002 р. №294 // Офіційний Вісник України. – 2002. – №12. – Ст. 567.
5. Про затвердження Статуту про дисципліну працівників спеціальних (воєнізованих) аварійно-рятувальних служб: Постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2000 р. №1540 // Офіційний Вісник України. – 2000. – №42. – Ст. 1781.
6. Про затвердження Дисциплінарного статуту прокуратури України: Постанова Верховної Ради України від 06 листопада 1991 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – №4. – Ст. 15.
7. Про Положення про дисципліну працівників залізничного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 26 січня 1993 р. №55 [Електронний ресурс]. – Режим доступу :<http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/mai.cgi?№reg=55-93-%EF>.
8. Про державну службу: Закон України від 16 грудня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – №52. – Ст. 490.

**Якимова Світлана Василівна**  
доцент кафедри кримінального права та  
кримінології Львівського державного  
університету внутрішніх справ,  
кандидат юридичних наук

#### Актуальні проблеми нормативно-правового регулювання профілактики злочинів на транспорті: кримінологічний аспект

Профілактика злочинів, у тому числі на залізничному транспорті, є особливим видом соціальної діяльності, що може поєднуватись із певними правообмеженнями до осіб, а тому має здійснюватись з дотриманням принципів і вимог права та законності. Таким чином профілактика злочинів має реалізовуватись на досконалій нормативно-правовій основі. В кримінологічних джерелах нормативно-правове забезпечення профілактики злочинів визначається як закріплення в законах, інших нормативних актах вимог і положень, що сприяють реалізації завдань профілактики [1].

Загалом нормативно-правове регулювання профілактики злочинів здійснюється у таких основних напрямках: 1 – щодо впливу на криміногенні та антикриміногенні фактори прямо чи опосередковано пов'язані зі злочинністю; 2 – щодо забезпечення належного порядку реалізації профілактичної діяльності та правової регламентації конкретних профілактичних заходів. Проте такий розподіл є умовним, оскільки за своєю сутністю вище названі напрями є взаємодоповнюючими та можуть міститись в одному нормативно-правовому акті.

Характеризуючи стан профілактики злочинів, А.Ф. Закалюк відзначає, що на даний час в Україні нормативно-правове забезпечення не набуло системного характеру, складається з

відомчих нормативно-правових актів та розрізних норм галузевого законодавства, які до того ж можуть суперечити між собою[2].

В залежності від юридичної сили нормативно-правове забезпечення профілактики можна розподілити на такі рівні: 1 – конституційні засади профілактики злочинів, що окреслені положеннями Конституції України, яка визначає правову спрямованість усієї профілактики злочинів та націлена на недопущення протиправних дій зі сторони членів суспільства; 2 – законодавчі акти України як кодифіковані, так і не кодифіковані, норми яких безпосередньо націлені на протидію злочинності або ж комплексно регулюють статус, завдання, функції, повноваження, обов'язки та права суб'єктів для яких профілактика злочинів та правопорушень є одним з головних завдань; 3 – підзаконні нормативні акти, що регулюють організацію, порядок, форми і засоби профілактики злочинів та, зокрема комплексні, цільові програми боротьби зі злочинністю. Незважаючи на те, що закони мають вищу юридичну силу, нормативно-правове регулювання профілактики злочинів на рівні підзаконних актів має неабияке значення. Так, у законах зазвичай закріплені загальні питання профілактики злочинів, що регулюються в особливому режимі – шляхом відсилки до численних інструкцій чи програм [3]. Отже, з огляду на сучасний стан розвитку системи нормативно-правового забезпечення профілактики злочинів в Україні удосконалення підзаконних нормативних актів може істотно вплинути покращення ефективності профілактики злочинів, у тому числі на залізничному транспорті.

Особливістю нормативно-правового забезпечення профілактики злочинів на залізничному транспорті є так звана подвійна підпорядкованість: з однієї сторони – профілактика злочинів на залізничному транспорті регламентується загальними нормативно-правовими актами, що зазвичай визначають нормативно-праві засади реалізації такого роду діяльності; а з іншої – нормативно-правовими актами, що враховують особливості злочинності на транспорті, специфіку криміногенних факторів, а також галузевий принцип діяльності підрозділів транспортних правоохоронних органів. Вивчення нормативних актів, що стосуються профілактики злочинів на транспорті й, зокрема, залізничному, засвідчує деяку невідповідність цьому ключовому принципу. Адже на даний час на практиці безпосереднім відправним нормативним актом залишається Комплексна програма профілактики правопорушень на 2007-2009 роки, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 20 грудня 2006 р. № 1767, яка не в повній мірі враховує специфіку боротьби зі злочинністю на транспорті навіть незважаючи на доповнення, які внесені у цю програму в зв'язку із закінченням строку дії Програми боротьби з правопорушеннями на транспорті на 2004-2006 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 26 грудня 2003 р. № 2029 (надала – Програма боротьби зі злочинами на транспорті) [4]. Критичний аналіз щодо нормативно-правового регулювання профілактики злочинів дозволяє дійти висновку, що програмування такого роду діяльності є неадекватним стану криміногенної ситуації, що склалась на об'єктах транспорту України. Передусім це стосується невідповідності як науковим засадам програмування, так і нагальним потребам удосконалення практики профілактики злочинів на транспорті. Так, зокрема, Програма боротьби з правопорушеннями на транспорті містила заходи, які належним чином не були систематизовані ні за видами транспорту загального користування (залізничний, водний, повітряний, автомобільний, трубопровідний), ні за видами злочинів. У нормативному акті не визначено пріоритетних напрямків боротьби з такими злочинами з огляду на особливості діяльності транспортної галузі, не заплановано заходів віктимологічної профілактики, а також чітких заходів міжнародного характеру щодо забезпечення збереженості транзитних вантажів, протидії злочинному використанню транспорту в сфері незаконного обігу наркотиків, зброї. Окрім цього, недостатньо уваги приділено формам та методам профілактики правопорушень громадськими формуваннями та в особливості з числа працівників транспорту. У програмі не зазначено механізму контролю за її виконанням.

Разом з тим слід відзначити, що незважаючи на низку недоліків, які певною мірою знизили результативність запланованих заходів, сам факт розроблення та затвердження Програми боротьби зі злочинами на транспорті є важливим кроком на шляху до удосконалення нормативно-правового забезпечення профілактики злочинів на транспорті. Загалом програмні заходи не втратили своєї актуальності. Частина з них залишились не реалізованими або ж реалізовані не в повному обсязі, незважаючи на нагальну потребу. З метою удосконалення нормативно-правового забезпечення профілактики злочинів на залізничному транспорті на рівні програмування вбачається доцільність: по-перше, розроблення оновленої програми, яка б підпорядковувалась Комплексній програмі профілактики злочинів в Україні та розвивала її загальні положення з огляду на особливості профілактичної роботи в умовах функціонування транспортної галузі. До того ж програма профілактики злочинів на транспорті має взаємно узгоджуватися з Комплексною програмою утвердження України як транзитної держави на 2002–2010 роки, затвердженої Законом України від 7 лютого 2002 року № 302-ІІІ. Такий взаємозв'язок доцільно зафіксувати у шифрах до відповідних програм.

Для забезпечення чіткості, послідовності та логічності відповідного узгодження потребує і сама назва програми, що до цього часу не було дотримано. Адже, якщо наприклад, на загальнодержавному рівні назва – «Програма профілактики злочинів...», то відповідно на галузевому рівні має відповідати назва – «Програма профілактики злочинів на транспорті...». По друге, видається доцільними розробити комплексну програму профілактики злочинів на транспорті, яка б складалась із підпрограм щодо кожного виду транспорту загального користування. По-третє, у комплексній програмі передусім слід визначити пріоритетні напрями профілактики злочинів, які б в обов'язковому порядку впливали з пріоритетних напрямів функціонування та розвитку транспорту України, узгоджувались з особливостями транспортної галузі економіки, а відтак дещо відрізнялись від тих, які зазвичай розробляються для територіальних органів внутрішніх справ.

Спираючись на наукові кримінологічні засади програмування, комплексна програма профілактики злочинів на транспорті має містити такі структурні елементи: – концепцію програми, – організаційно-правове забезпечення, – кадрове забезпечення, – пріоритетні напрями профілактики злочинів для кожного виду транспорту окремо з урахуванням особливостей криміногенної ситуації, – підсистему заходів профілактики, які мають бути належним чином систематизовані за спрямованістю, – форми, методи щодо участі недержавних об'єднань у профілактиці злочинів на транспорті та в першу чергу з числа працівників транспортних організацій та споживачів транспортних послуг, – правове інформування населення з питань профілактики злочинів на об'єктах транспорту, – фінансування програми та контроль за її реалізацією. Зокрема щодо підпрограми профілактики злочинів на залізничному транспорті, то профілактичні заходи можуть бути систематизовані по відношенню щодо економічних та загальнокримінальних злочинів, пов'язаних з пасажирськими перевезеннями; вантажними перевезеннями; злочинів, пов'язаних з безпекою руху й експлуатації залізничного транспорту; економічних злочинів у допоміжних напрямках організаційно-господарської діяльності на залізничному транспорті; інших злочинів, які вчиняються на об'єктах залізничного транспорту в силу особливого режиму їх функціонування. Причому профілактику злочинів у сфері пасажирських та вантажних перевезень, злочинів, пов'язаних із безпекою руху й експлуатацією залізничного транспорту – розглядати в якості пріоритетних напрямів боротьби зі злочинами підрозділами транспортної міліції.

З урахуванням позитивного досвіду комплексна програма профілактики злочинів на транспорті має розпочинатися розробкою її паспорту, в якому зокрема вказати: підстави розробки програми, координаторів програми, науково-методичне забезпечення, аналіз криміногенної ситуації на об'єкті (в даному випадку на транспорті) та прогноз її розвитку [5]. Отже, комплексний підхід до програмування профілактики на транспорті передбачає ширше залучення науковців до такої діяльності, що може істотно вплинути на підвищення ефективності нормативно-правового регулювання.

#### Список використаних джерел:

1. Сахаров А.Б. Правовое обеспечение предупреждения преступлений // Сов. государство и право. – 1975. – №11. – С. 82.
2. Закалюк А.П. Теоретичні засади та історія української кримінологічної науки// Курс сучасної української кримінології теорія і практика: У 3 кн.. – К.: Видавничий Дім «Ін Юре», 2007 – С.335-336.
3. Аванесов Г.А. Криминология и социальная профилактика. – М.: Академия МВД СССР, 1980. – С. 440.
4. Комплексна програма профілактики правопорушень на 2007- 2009 роки, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 20 грудня 2006 р. №1767 зі змінами // Офіційний вісник України . – 2007. – №51. – Ст.3418; Офіційний вісник України . – 2008. – № 86. – Ст. 2893.
5. Власов Б.Е. Актуальные аспекты разработки и реализации программ правоохранительной и антикриминальной направленности // Российский следователь. – 2007. – №12. – С.33-34.