

КРИМІНАЛЬНИЙ ПРОЦЕС, КРИМІНАЛІСТИКА

УДК 343

Д. В. Говорун
аспірант

Національної академії внутрішніх справ

**ОПЕРАТИВНО-РОЗШУКОВА ХАРАКТЕРИСТИКА РОЗБІЙНИХ НАПАДІВ
НА ВОДІЇВ АВТОТРАНСПОРТУ**

Вступ. Оперативно-розшукова характеристика є вихідною інформаційно-теоретичною моделлю для здійснення будь-яких оперативно-розшукових дій, основою для здійснення аналізу та оцінки оперативно-розшукової діяльності як у цілому, так і за окремими чинниками, підставою для створення прогностичних моделей можливої протиправної поведінки окремих осіб, які потрапили до поля зору правоохоронних органів, підґрунтям для прогнозування можливого розвитку подій у конкретних оперативно-розшукових ситуаціях, а також для висунування, перевірки оперативно-розшукових версій щодо об'єктів протиправних посягань.

Відповідно до цих теоретичних положень ми розглядаємо предметну оперативно-розшукову характеристику розбійних нападів на водіїв автотранспорту.

Актуальні питання пов'язані із дослідженням оперативно-розшукової характеристики розбійних нападів, присвячували свої праці В. І. Василюк, О. І. Козаченко, А. М. Кислий, В. В. Матвійчук, Д. Й. Никифорчук, Ю. Ю. Орлов, В. В. Поливода, Є. Д. Скулиш, М. П. Стрельбицький, Л. Д. Удалова, С. С. Чернявський, інші. Однак для глибокого вивчення оперативно-розшукової характеристики розбійних нападів на водіїв автотранспорту, насамперед потребує визначення основних ознак, притаманних саме цим видам злочинів.

Мета і завдання дослідження. Метою дослідження є визначення основних елементів криміналістичних, кримінологічних та адміністративно-правових характеристик, з метою ефективної протидії розбійним нападам на водіїв автотранспорту.

Для досягнення зазначеної мети поставлено такі завдання: оцінити сучасний стан вчинення розбійних нападів на водіїв автотранспорту; охарактеризувати особу (групу осіб), які вчиняють розбійні напади на водіїв автотранспорту; охарактеризувати водіїв автотранспорту відносно яких вчиняють розбійні напади.

Виклад основного матеріалу. Становить інтерес той факт, що вчинення розбійних нападів на водіїв автотранспорту, в абсолютній більшості випадків мають «міський» характер. Наше дослідження показало: більше половини злочинів даного виду (53,5%) було вчинено у великих містах обласного підпорядкування. У містах районного підпорядкування відмічено 26,5% випадків вчинення розбійних нападів на водіїв автотранспорту; 8,1% діянь припадає на селища міського типу; і лише десята частина діянь (11,9%) припадає на села.

На осінній період року припадає 29,7% розбійних нападів на водіїв автотранспорту, на весну – 27,9%, на зимовий сезон доводиться 26,7% злочинів. Причому треба відзначити, що саме в холодний період осінніх і весняних місяців рівень розбійних нападів на водіїв автотранспорту вищий ніж у порівняно теплий період даних сезонів. Найменша кількість розбійних нападів на водіїв автотранспорту вчинюється літом (15,7%). Очевидно, такий стан справ треба пояснювати тим, що в холодний період року людині важче знайти будь-яку сезонну роботу. У цей же час дорожчають продукти харчування, також людині потрібний теплий одяг. Словом, задовольняти свої потреби в харчуванні, одязі стає дещо важче. Крім того, взимку в містах концентруються кримінальні елементи, які також заняті пошуком засобів існування. Звідси відбувається зростання злочинних проявів з метою здобуття матеріальних коштів для існування.

За часом доби, як виявило дослідження, сплеск злочинів, кваліфікованих за ст. 187 КК України, починає відбуватися у період з 16.00 до 20.00 години, коли вчинюється 20,2% розбійних нападів на водіїв автотранспорту, а з 20.00 до 24.00 години фіксується найбільша кількість розбійних нападів на водіїв автотранспорту – 28,3%. Вранці (4.00 – 8.00) спостерігається різке падіння рівня злочинів у порівнянні з нічними годинами (00.00 – 4.00). Так, якщо з 00.00 до 4.00 години рівень розбійних нападів на водіїв автотранспорту

ту становить 15,8%, то з 4.00 до 8.00 години ранку спостерігається якби тимчасове «затишшя» злочинної діяльності, коли вчинюється найменше злочинів протягом доби – всього лише 4,7% від їх загальної маси.

Становить інтерес і розподіл розбійних нападів на водіїв автотранспорту, за днями тижня. «Найнебезпечнішим» днем виявилася середа. У цей день, за нашими даними, було вчинено 17,5% усіх розбійних нападів на водіїв автотранспорту. До кінця тижня рівень розбійних нападів на водіїв автотранспорту знижувався: четвер – 15,2%, п'ятниця – 13,1%. «Найспокійнішим» з усіх днів тижня виявилася субота, коли було зареєстровано 9,1% усіх злочинних діянь. Починаючи з неділі, знову відбувалось поступове збільшення кількості вчинених злочинів: неділя – 14,3%, понеділок – 15,2%, вівторок – 15,6%.

Аналіз матеріалів кримінальних проваджень показав, що в загальній масі розбійних нападів на водіїв автотранспорту, мала місце велика питома вага злочинів, вчинених у групі (76,8%). Вчинення злочину організованою групою зафіксовано у 24,7%. Злочинними угрупованнями було вчинено 0,2% розбійних нападів на водіїв автотранспорту. Таким чином, коли розбійні напади на водіїв автотранспорту, вчиняються злочинними групами, яким притаманні ознаки організованості, консолідації, а отже, й більший ступінь суспільної небезпеки, тому що вчинення злочину в цих випадках, як правило, ретельно планувалося: обираються будинки, приміщення; розподіляються ролі у вчиненні нападу; підшукується зброя тощо. Злочинні групи складалися частіше за все з двох осіб (50,2%). У 24,7% група була представлена трьома особами. Значно рідше зустрічалася група з 6-10-ти чоловік.

Щоб залишатися не впізнаними потерпілими під час вчинення злочину, винні застосовували засоби маскування. Найчастіше такі засоби з боку злочинців використовувалися тоді, коли потерпілий міг окреслити коло підозрюваних ним осіб (знайомих, друзів, родичів тощо). Особливо різноманітністю маскувальні засоби не відрізнялися. Частіше за все використовувалися маски для обличчя з прорізами для очей. Взагалі такий спосіб маскування констатувався в 22%; шарфи, що закривають нижню частину обличчя, і натягнуті до очей шапочки, а також темні окуляри, як маскувальний засіб, відзначалися у 3%. Особливо слід зазначити, що у деяких випадках винними для введення потерпілих в оману були використані спеціальні форми – поліцейська, військова, спеціальний робочий одяг представників різних професій (медичного персоналу, електрика, сантехніка тощо) – 2%. Будь-які засоби маскування не застосовувалися у 73%.

Як показало дослідження, винним у переважній більшості випадків були потрібні не речі як такі (одяг, технічна апаратура, гроші), а сам автотранспорт. Тому перед винними так чи інакше постало завдання реалізації автотранспорту. Традиційно місця збуту викраденого – автомобільні ринки, які зараз є практично в усіх населених пунктах.

Наступний показник, який характеризує злочинність, – її динаміка. Під динамікою злочинності потрібно розуміти зміну її рівня і структури за той чи інший проміжок часу в певному територіальному розрізі. Це комплексне поняття, що характеризує злочинність у русі як з кількісної, так і з якісної сторони. Аналіз динаміки дозволяє встановити тенденції розвитку злочинних проявів у суспільстві. Як писав О.А. Герцензон, самим складним є питання про показники кримінально-статистичних даних у зв'язку з існуванням так званої прихованої (латентної) злочинності [3, с. 31]. Дійсно, під час оцінки статистичної інформації не слід забувати про те, що вона не відображає повністю всіх вчинених у суспільстві злочинів.

Серед потерпілих від розбійних нападів на водіїв автотранспорту, співвідношення осіб чоловічої та жіночої статі великого значення не має. Жертви розбійних нападів на водіїв автотранспорту мають дуже широкий віковий діапазон, тому що насильство, особливо фізичне, злочинцями могло застосовуватися як у відношенні до малої дитини, так і до людей досить похилого віку.

Під час наукового дослідження ми з'ясували, в чому ж виразилася віктимна поведінка потерпілих від розбійних нападів на водіїв автотранспорту.

Зауважимо, що у кримінології виокремлюють особистісну, рольову та ситуативну віктимність, яка залежить від низки чинників, зокрема від:

- особистісних характеристик (вік, стать, потреби, інтереси тощо);
- соціального статусу, соціальної ролі особи, особливостей її службових повноважень, рівня матеріального забезпечення та захищеності;
- рівня розвитку конфліктної ситуації, умов, місця і часу, в яких така ситуація розвивається.

Слід погодитися з думкою Л.В. Франка, який під віктимністю розумів реалізовану злочинним актом «схильність», здатність особи стати за певних обставин жертвою злочину або, іншими словами, нездатність уникнути небезпеки там, де її об'єктивно можливо було уникнути [9, с. 22]. У деяких випадках віктимною людиною стає внаслідок одночасної дії декількох суб'єктивних і об'єктивних чинників, тобто особистісних і ситуативних обставин. У багатьох осіб віктимність виявилася в елементарній необачності. Багато потерпілих вважали, що з ними подібного випадку ніколи не трапиться.

Так, до чергової частини Рівненського районного відділу поліції надійшло повідомлення про те, що поблизу розважального комплексу «Софія», що в селі Велика Омеляна Рівненського району, було скоєно розбійний напад на водія таксі. Потерпілий виявився чоловік 26 років, який розповів, що неодноразово чув подібні історії від колег, але ніколи б не міг подумати, що колись і сам потрапить у халепу. Потерпілий також розповів, що „приблизно о 23-й годині вечора до мене підійшов невідомий і запитав, скільки буде коштувати поїздка на Боярку. Я йому відповів, назвав суму. Він погодився й розрахувався відразу. Після того, як ми дісталися до перехрестя Дубенської і Соборної, я запитав, чому він сів позаду. Пасажир сказав, що у свій час потрапив у ДТП і тому панічно боїться їздити спереду. Водія ця відповідь задовольнила, адже йому й раніше траплялося чути щось подібне від своїх клієнтів. Коли ж таксі повернуло на вулицю Дубенську, пасажир вирішив прямувати далі – до одного з кафе на автодорозі Рівне-Львів. Але, визирнувши з вікна автівки, зауважив, що там нікого немає. Кого він хотів побачити, я не знаю. Та за мить невідомий запитав, скільки буде коштувати поїздка до кафе «Софія». Я йому також відповів, він розрахувався, і ми продовжили рух. Не доїхавши до «пункту призначення» метрів чотириста, невідомий накинув мені на шию щось, схоже на мотузку, і почав мене душити. Засунувши руку між зашморгом і горлом, я намагався зупинити автомобіль. У цей час невідомий вискочив через праві двері і втік у невідомому напрямку. Я відразу викликав працівників поліції, які приїхали дуже швидко.

Отже, на поведінку осіб, як потерпілими від розбійного нападу на автотранспорт, суттєвий вплив справляє віктимна ситуація, під якою розуміють обстановку, що складається у зв'язку з індивідуальними особливостями чи поведінкою потенційної жертви, коли виникає реальна можливість заподіяння їй шкоди. Будь-який водій автотранспорту закономірно наражається на небезпеку, особливо, якщо ця особа працює водієм таксі, або самостійно надає послуги по перевезенню громадян.

Продовжуючи розгляд питання, що стосується оперативно-розшукової характеристики, не можна оминати увагою особу злочинця, що вчинила розбійний напад на водія автотранспорту. Особистість злочинця розглядається і в плані філософського осмислення «механізму» детермінації злочинної діяльності індивіда, і як криміногенно важливий елемент, виявлений під час конкретно-соціологічного аналізу різних видів злочинів, і як соціально-психологічний феномен антисуспільних проявів, суб'єкт специфічних соціально-психологічних відносин, носій особливих рис, які повинні враховуватися у процесі розслідування і судового розгляду кримінальних проваджень,

а також при виконанні кримінального покарання [2, 1, 4, 5]. Такою є далеко не повна сфера наукових інтересів, пов'язаних із вивченням особистості злочинця. Взагалі особистість – досить складний об'єкт пізнання для будь-якої галузі знань. Цілком вона не охоплюється жодною науковою дисципліною. Тому проблема особистості є предметом наукового осмислення багатьох дисциплін, зокрема філософії, соціології, психології, психіатрії, педагогіки та ін. Кожна з них досліджує саму особистість, а так само проблеми, пов'язані з нею під своїм кутом зору, висвітлює в такому складному і багатогранному феномені свій аспект і робить необхідний внесок в його розробку. Але навіть у межах однієї науки, наприклад, кримінології, можливі різні концептуальні підходи до проблеми особистості злочинця.

Як показало проведене нами дослідження, абсолютна більшість серед осіб, які вчинили розбійний напад на водія автотранспорту, належить чоловікам – 89%. Цифри дають нам можливість констатувати, що розбійний напад на водія автотранспорту, – це різновид «чоловічої» злочинності. Але належність до тієї або іншої статі не слід розглядати в якості безумовної причини криміногенних властивостей особистості. Очевидно, значно менша частка жінок у даному виді злочинів у порівнянні з чоловіками пояснюється не біологічними ознаками, особливостями статі, а тим традиційним становищем, яке відводить жінці суспільство, – в сім'ї, побуті, на роботі. Стать лише одна з обставин, з якою пов'язані різні соціальні прояви особистості [7, с. 37-39]. Здебільшого у чоловіків є прагнення, часом неусвідомлене, до ризику, пригод, екстремальних ситуацій. Але знову ж, подібна поведінка пов'язана з тією соціальною роллю, яке суспільство традиційно відводить представнику чоловічої статі з раннього дитинства: чоловік повинен бути наполегливим, сильним, рішучим тощо.

Характеристика винних, з точки зору їх віку на момент вчинення злочинного діяння, дозволяє досліднику зробити висновки про криміногенну активність і особливості злочинної поведінки представників різних вікових груп. Відомо, що вік багато в чому визначає життєві цілі, настанови, потреби людини, коло її інтересів, знайомств, нарешті, спосіб життя людини взагалі. Крім того, в залежності від віку людини різним є вплив зовнішнього соціального середовища. Так, у підлітковому і в зрілому віці в індивіда реакція на ті ж самі або схожі об'єктивні обставини може значно відрізнятись.

Отже, найкриміногенніший вік припадає на 21-24 роки (26,3%). Дещо менше у процентному відношенні осіб 25-30 років (23,7%), 18-20 років (17,1%) і 14-17 років (12,4%). З кількістю прожитих людиною років її криміногенна актив-

ність значно зменшується. Так, якщо особи у віці 31-35 років становлять 10,5% всіх злочинців, то 36-40-річні вони складають 5,4%, 41-45-річні – 3,2%, 45-50-річні – 0,9%, 51-60-річні – 0,5%, а осіб у віці понад 60 років – 0,2%.

У нашому дослідженні всі особи, які брали участь у вчиненні розбійного нападу на водія автотранспорту, були визнані осудними. Однак майже половина всіх винних (44,7%) знаходилася у стані алкогольного, наркотичного або психотропного сп'яніння.

Таким чином, проведений аналіз за днями тижня найбільш криміногенним днем виявив середу (17,5%), найменша кількість вчинених розбійних нападів на водіїв автотранспорту у суботу (9,1%). За часом доби найбільша кількість даного виду злочинів вчинюється з 20.00 до 2.00 (28,3%), найменше з 7.00 до 15.00 (4,7%). Даний вид злочину має переважно «міський» характер. Проведене нами дослідження дозволяє створити узагальнений портрет особи, яка вчиняє розбійні напади на водіїв автотранспорту. У переважній більшості це чоловіки (89%); за віком це молоді люди: 21-24 роки 26,3%, 25-30 років 23,7% та 18-20 років 17,1%. Більшість мають середню освіту (51,4%), неповну середню (19,6%). Не зайняті суспільно-корисною працею (93,7%). Мають судимість, як правило, за злочини корисливої (29%) або корисливо-насиленої спрямованості (15,5%).

Отже, у якості схожих ознак цих видів злочинів визначено: двооб'єктність цих діянь; наявність корисливого мотиву і цілі заволодіти майном, що перебуває у власності; спільний предмет злочинних посягань, а саме чуже майно. До ознак, за якими розрізняються ці злочини, віднесено: ступінь небезпечності насильства для життя та здоров'я потерпілого; різний момент закінчення розглядуваних злочинів. Визначено та обґрунтовано недоліки статей КК України, що передбачають відповідальність за вчинення розбійних нападів на водіїв автотранспорту, зокрема їх невідповідність ознакам, характерним для реальних випадків вчинення таких діянь. Вивчено досвід деяких зарубіжних країн щодо притягнення до кримінальної відповідальності за розбій та незаконне заволодіння транспортних засобів. Відповідальність за розбій та незаконне заволодіння транспортних засобів знаходять своє відображення в статтях кримінальних кодексів всіх країн СНД без винятку. Що стосується деяких країн Європи та Азії, то в них відповідальність передбачена або лише за грабїж (Болгарія, Швеція, КНР), або за розбій (Литва, Польща, Швейцарія, Японія). Кримінальне законодавство США встановлює кримінальну відповідальність за пограбування. Проте законодавці деяких країн взагалі обмежилися лише поняттям крадіжки із застосуванням насильства чи погрози його застосування (Голландія).

Література

1. Ведерников Н.Т. Изучение личности преступника в процессе расследования. Томск: Изд. Томск. Ун-та, 1968. 84 с.
2. Гаухман Л.Д. Насилие как средство совершения преступления. М.: Юрид. лит., 1974. 167 с.
3. Герцензон А.А. Уголовное право: Часть общая: Учеб. пособие. М.: РИО ВЮА, 1948. 496 с.
4. Глазырин Ф.Н. Изучение личности и тактика следственных действий. Свердловск: Свердлов. Юрид. ин-т, 1973. 156 с.
5. Игошев К.Е. Типология личности преступника и мотивация преступного поведения. Горький: Горьк. ВШ МВД СССР, 1974. 168 с.
6. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України: станом на 5 берез. 2018 р. / [Азаров Д. С. та ін.]; за заг. ред. О. М. Джужі, А. В. Савченка, В. В. Чернея; НАВС. 2-ге вид., перероб. і допов. Київ: Юрінком Інтер, 2018. 1101 с.
7. Личность преступника / Под ред. Кудрявцева В.Н., Лейкиной Н.С., Миньковского Г.М. и др. М.: Юрид. лит., 1975. 270 с.
8. Про оперативно-розшукову діяльність: Закон України. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1992. № 22. Ст. 303.
9. Франк Л.В. Виктимология и виктимность (Об одном новом направлении в теории и практике борьбы с преступностью): Учеб. пособие. Душанбе: Изд-во Ташк. гос. ун-та, 1972. 113 с.

Анотація

Говорун Д. В. Оперативно-розшукова характеристика розбійних нападів на водіїв автотранспорту. – Стаття.

У статті здійснюється визначення основних елементів криміналістичних, кримінологічних та адміністративно-правових характеристик, з метою ефективної протидії розбійним нападам на водіїв автотранспорту. Методологічний інструментарій обрано з урахуванням поставленої мети, специфіки об'єкта й предмета дослідження. Це загальний діалектичний метод наукового пізнання реальних явищ, а також зв'язків з практичною діяльністю оперативних підрозділів й органів досудового розслідування. Спеціальними методами дослідження, використаними в статті, є: метод системного аналізу, порівняльно-правовий, моделювання.

Теоретичний базис дослідження становлять останні наукові праці вітчизняних й іноземних учених за обраним напрямом. Проведений аналіз за днями тижня найбільш криміногенним днем виявив середу (17,5%), найменша кількість вчинених розбійних нападів на водіїв автотранспорту у суботу (9,1%). За часом доби найбільша кількість даного виду злочинів вчинюється з 20.00 до 2.00 (28,3%), найменше з 7.00 до 15.00 (4,7%). Даний вид злочину має переважно «міський» характер. Проведене нами дослідження дозволяє створити узагальнений портрет особи, яка вчиняє розбійні напади на водіїв автотранспорту. У переважній більшості це чоловіки (89%); за віком це молоді люди: 21-24 роки 26,3%, 25-30 років 23,7% та 18-20 років 17,1%. Більшість мають середню освіту (51,4%), неповну середню (19,6%). Не зайняті суспільно-корисною працею (93,7%). Мають судимість, як правило, за злочини корисливої (29%) або корисливо-насиленої спрямованості (15,5%).

Досліджено оперативно-розшукову характеристику розбійних нападів на водіїв автотранспорту та охарактеризовано ознаки, притаманні цим видам злочинів. У якості схожих ознак цих видів злочинів визначено:

двооб'єктність цих діянь; наявність корисливого мотиву і цілі заволодіти майном, що перебуває у власності; спільний предмет злочинних посягань, а саме чуже майно. До ознак, за якими розрізняються ці злочини, віднесено: ступінь небезпечності насильства для життя та здоров'я потерпілого; різний момент закінчення розглядуваних злочинів. Визначено та обґрунтовано недоліки статей КК України, що передбачають відповідальність за вчинення розбійних нападів на водіїв автотранспорту, зокрема їх невідповідність ознакам, характерним для реальних випадків вчинення таких діянь. Вивчено досвід деяких зарубіжних країн щодо притягнення до кримінальної відповідальності за розбої та незаконне заволодіння транспортних засобів. Відповідальність за розбої та незаконне заволодіння транспортних засобів знаходять своє відображення в статтях кримінальних кодексів всіх країн СНД без винятку. Що стосується деяких країн Європи та Азії, то в них відповідальність передбачена або лише за грабїж (Болгарія, Швеція, КНР), або за розбій (Литва, Польща, Швейцарія, Японія). Кримінальне законодавство США встановлює кримінальну відповідальність за пограбування. Проте законодавці деяких країн взагалі обмежилися лише поняттям крадіжки із застосуванням насильства чи погрози його застосування (Голландія).

Ключові слова: оперативно-розшукова характеристика, автотранспорт, розбійні напади, оперативно-розшукова діяльність.

Аннотация

Говорун Д. В. Оперативно-розшукова характеристика разбойных нападений на водителей автотранспорта. – Статья.

В статье осуществляется определение основных элементов криминалистических, криминологических и административно-правовых характеристик, с целью эффективного противодействия разбойным нападениям на водителей автотранспорта. Методологический инструментарий выбрано с учетом поставленной цели, специфики объекта и предмета исследования. Это общий диалектический метод научного познания реальных явлений, а также их связей с практической деятельностью оперативных подразделений и органов досудебного расследования. Специальными методами исследования, использованными в статье, являются: метод системного анализа, сравнительно-правовой, моделирования.

Теоретический базис исследования составляют последние научные труды отечественных и зарубежных ученых по выбранному направлению. Проведенный анализ по дням недели наиболее криминогенным днем обнаружил среду (17,5%), наименьшее количество совершенных разбойных нападений на водителей автотранспорта в субботу (9,1%). По времени суток наибольшее количество данного вида преступлений совершается с 20.00 до 2.00 (28,3%), меньше всего с 7.00 до 15.00 (4,7%). Данный вид преступления имеет преимущественно «городской» характер. Проведенное нами исследование позволяет создать обобщенный портрет лица, совершающего разбойные нападения на водителей автотранспорта. В подавляющем большинстве это мужчины (89%); по возрасту это молодые люди: 21-24 года 26,3%, 25-30 лет 23,7% и 18-20 лет 17,1%. Большинство имеют среднее образование (51,4%), неполное среднее (19,6%). Не занятые общественно-полезным трудом (93,7%). Имеют судимость, как правило, за преступления корыстной (29%) или корыстно-насильственной направленности (15,5%).

Исследована оперативно-розыскная характеристика разбойных нападений на водителей автотранспорта и охарактеризованы признаки, присущие этим видам преступлений. В качестве подобных признаков этих видов преступлений определено: двообъектность этих действий; наличие корыстного мотива и цели завладеть имуществом, находящимся в собственности; общий предмет преступных посягательств, а именно чужое имущество. К признакам, по которым различаются эти преступления, отнесены: степень опасности насилия для жизни и здоровья потерпевшего; разный момент окончания рассматриваемых преступлений. Определены и обоснованы недостатки статей УК Украины, предусматривающих ответственность за совершение разбойных нападений на водителей автотранспорта, в том числе их несоответствие признакам, характерным для реальных случаев совершения таких деяний. Изучен опыт некоторых зарубежных стран по привлечению к уголовной ответственности за разбой и незаконное завладение транспортными средствами. Ответственность за разбой и незаконное завладение транспортными средствами находят свое отражение в статьях уголовных кодексов всех стран СНГ без исключения. Что касается некоторых стран Европы и Азии, то в них ответственность предусмотрена или только за грабёж (Болгария, Швеция, КНР), или разбой (Литва, Польша, Швейцария, Япония). Уголовное законодательство США устанавливает уголовную ответственность за ограбление. Однако законодатели некоторых стран вообще ограничились лишь понятием кражи с применением насилия или угрозы его применения (Голландия).

Ключевые слова: оперативно-розыскная характеристика, автотранспорт, разбойные нападения, оперативно-розыскная деятельность.

Summary

Hovorun D. V. Operational and investigative characteristics of robberies on drivers. – Article.

The article identifies the main elements of forensic, criminological and administrative-legal characteristics, in order to effectively combat robberies against drivers. The methodological tools were chosen taking into account the goal, the specifics of the object and subject of research. It is a general dialectical method of scientific knowledge of real phenomena, as well as their connections with the practical activities of operational units and pre-trial investigation bodies. Special research methods used in the article are: the method of system analysis, comparative law, modeling.

The theoretical basis of the study are the latest scientific works of domestic and foreign scientists in the chosen field. The analysis by days of the week revealed Wednesday as the most criminogenic day (17.5%), the lowest number of robberies committed on drivers of vehicles on Saturday (9.1%). By time of day, the largest number of this type of crime is committed from 20.00 to 2.00 (28.3%), the least from 7.00 to 15.00 (4.7%). This type of crime is mainly "urban" in nature. Our study allows us to create a generalized portrait of a person who commits robberies against drivers. The vast majority are men (89%); by age they are young people: 21-24 years 26.3%, 25-30 years 23.7% and 18-20 years 17.1%. Most have secondary education (51.4%), incomplete secondary education (19.6%). Not engaged in socially useful work (93.7%). They have a criminal record, as a rule, for crimes of a mercenary (29%) or mercenary-violent orientation (15.5%).

The operative-search characteristic of robbery attacks on drivers of motor transport is investigated and the

signs inherent in these types of crimes are characterized. Similar features of these types of crimes are defined as: two-object nature of these acts; the presence of a selfish motive and the purpose of taking possession of the property owned; common subject of criminal encroachments, namely someone else's property. The features that distinguish these crimes include: the degree of danger of violence to the life and health of the victim; different end of the crimes in question. The shortcomings of the articles of the Criminal Code of Ukraine, which provide for liability for robbery attacks on drivers of vehicles, in particular, their inconsistency with the characteristics of real cases of such acts have been identified and substantiated. The

experience of some foreign countries in prosecuting robberies and illegal seizure of vehicles has been studied. Responsibility for robberies and illegal seizure of vehicles are reflected in the articles of the criminal codes of all CIS countries without exception. As for some countries in Europe and Asia, they are responsible for either robbery (Bulgaria, Sweden, China) or robbery (Lithuania, Poland, Switzerland, Japan). US criminal law criminalizes robbery. However, the legislators of some countries generally limited themselves to the concept of theft with violence or threat of its use (Holland).

Key words: operative-search characteristic, motor transport, robberies, operative-search activity.