

ЕВОЛЮЦІЯ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ІСТОРИЧНИЙ ТА КРИМІНОЛОГІЧНИЙ ВИМІР

EVOLUTION OF CRIMINAL OFFENCES IN THE FIELD OF ROAD SAFETY: HISTORICAL AND CRIMINOLOGICAL DIMENSION

Медведенко Н.В., к.ю.н., доцент,
старший науковий співробітник відділення організації наукової роботи
відділу організації наукової діяльності
Одеський державний університет внутрішніх справ

Теслюк І.О., к.ю.н., начальник відділу аспірантури (адюнктури) і докторантури
Одеський державний університет внутрішніх справ

Позігун І.О., доктор філософії, т.в.о заступник директора інституту права та безпеки
Одеський державний університет внутрішніх справ

Дана стаття присвячена дослідженню історичного розвитку кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Авторами розглянуто основні кримінально-правові нормативні акти, чинні на території нинішньої України від часів Київської Русі до сьогодення, які передбачали та закріплювали відповідальність за порушення правил безпечного користування транспортом та дорожньою інфраструктурою.

Встановлено, що з розвитком міст, появою різних видів транспорту, а також становленням дорожньої та транспортної інфраструктури, відбувається поступовий розвиток правової охорони, в цілому, та кримінально-правової, зокрема, суспільних відносин у сфері використання транспорту. Визначено, що до другої половини ХХ століття кримінальне законодавство не мало системного підходу до охорони даної групи суспільних відносин та не визначало їх самостійним родовим об'єктом. Лише чинний КК України передбачив комплексний підхід до встановлення кримінальної відповідальності за вчинення суспільно небезпечних діянь у сфері дорожнього руху та експлуатації всіх видів транспорту.

Проведено аналіз офіційних статистичних даних національних правоохоронних структур на предмет встановлення рівня поширення та питомої ваги транспортних кримінальних правопорушень в структурі загальної злочинності за останні 5 років. Встановлено основні фактори автотранспортної злочинності та їх специфіку. Виявлено найпоширеніші причини ДТП з постраждалими в Україні.

Ключові слова: генезис кримінальної відповідальності, кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, дорожньо-транспортна пригода, транспорт, дорожній рух, автотранспортна злочинність.

This article is devoted to the study of the historical development of criminal liability for violation of the rules of road safety and transport operation. The authors examine the main criminal law regulations in force in the territory of present-day Ukraine from the times of Kyivan Rus to the present day, which provided for and enshrined liability for violation of the rules of safe use of transport and road infrastructure.

It has been established that with the development of cities, emergence of various modes of transport, and also the establishment of road and transport infrastructure, there is a gradual development of legal protection, in general, and criminal law protection, in particular, of public relations in the field of transport use. It is determined that until the second half of the twentieth century, criminal law did not have a systematic approach to the protection of this group of social relations and did not define them as an independent generic object. Only the current Criminal Code of Ukraine provides for a comprehensive approach to establishing criminal liability for socially dangerous acts in the field of road traffic and operation of all types of transport.

An analysis of official statistical data of national law enforcement agencies was carried out with a view to establishing the level of prevalence and the share of transport criminal offences in the structure of general crime over the past 5 years. The main factors of motor vehicle crime and their specificity are identified. The most common causes of road accidents with victims in Ukraine are identified.

Key words: genesis of criminal liability, criminal offense against traffic safety and operation of transport, traffic accident, transport, traffic, motor vehicle crime.

Питання правопорушень, зокрема кримінальних правопорушень, у транспортній сфері щодо безпеки дорожнього руху є важливою темою, яка потребує посиленої уваги та дослідження, особливо враховуючи активний розвиток технологій, транспортної логістики, збільшення кількості транспортних засобів різних категорій. Погоджуємося, що відсутність комплексного наукового підходу до вирішення проблеми забезпечення безпеки руху, недостатня наукова розробка сучасних правових засобів боротьби з аварійністю на транспорті, потребують активізації досліджень з теоретичних, організаційних, правових, технічних питань щодо протидії кримінальним правопорушенням у цій сфері [1].

Підтримуємо, що під кримінальними правопорушеннями у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту варто розуміти передбачені кримінальним законом суспільно небезпечні діяння, що посягають на безпеку руху та експлуатації всіх видів транспорту, а також складових системи трубопровідного транспорту України, кримінальна відповідальність за вчинення яких передбачена

Розділом XI Особливої частини КК України «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» [2].

Беззаперечно, дорожньо-транспортна система є однією з найважливіших складових частин інфраструктури економіки нашої країни, а тому повсякчасне вдосконалення правового регулювання, розробка та впровадження дієвих засобів правової охорони та протидії кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху є актуальним та необхідним на даному етапі розвитку української державності. За для цього важливо розуміти ретроспективу становлення та розвитку кримінальних заборон даних кримінальних правопорушень з метою використання попереднього досвіду для майбутньої ефективної кримінально-правової політики окресленого напрямку.

У різні часи кримінально-правові та кримінологічні аспекти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту були в колі досліджень таких науковців як: С.В. Бабанін, А.М. Бабенко, В.П. Бахін, В.І. Борисов, С.В. Гізімчук, В.В. Голіна, О.О. Дудо-

ров, М.І. Коржанський, О.М. Костенко, С.Я. Лихова, М.І. Мельник, В.А. Мисливий, В.І. Осадчий, В.Я. Тацій та ряду інших.

Відповідальність за протиправні діяння зазначеної категорії бере свій початок ще за часів Київської Русі, коли транспортними засобами виступали коні та кінні упряжки (повозки, вози тощо). Так, згідно ст. 12 короткої редакції «Руської правди» діянням, яке становить кримінальне правопорушення в сучасному його розумінні, вважалося незаконне користування чужим майном, особливо самовільна їзда на чужому коні [3, с. 56, 64].

У період козацької доби свого широкого застосування мала заборона конокрадства, що відносилася на той час до тяжких кримінальних правопорушень, яке тягло за собою сувору кару [3, с. 242].

За часів імперської доби на території тогочасної України діяли норми «сусідського» права, як то в західній частині держави свого застосування мали Литовські Статути, магдебурзьке право, австрійсько-угорські норми та законодавство Російської імперії. Останнє, до речі, настільки агресивно поширювалося на українські території, що майже витиснуло місцеві акти регулювання, окрім, хіба що, випадків дії звичаєвого права.

Так, Соборне Уложення 1649 року містило норму наступного змісту: «с похвалы или с пьянства, или умыслом наскачет на лошади на чью жену, и лошадей ея стопчет и повалит, и тем ее обесчестит, или ея тем боем изувечит...» [4]. А в 1732 році для осіб, які занадто швидко скакали верхи, що становило загрозу для інших осіб могли приговорити до смертної кари.

Кількість коней як засобу пересування верхи та як тягової сили для переміщення карет, возів, різноманітних повозок поступово ставало все більше, особливо у містах, що вимагало відповідного рішення та впорядкування з боку влади того історичного періоду. Відтак, першим змістовним нормативно-правовим актом, який був покликаний урегулювати порядок використання та руху гужового транспорту, варто назвати Указ царів Івана та Петра від 1683 року згідно якого: «великим государям ведомо учинилось, что многие умели ездить в санях на возжах с бичами большими и, едучи по улицам, небрежно, людей побивают, то впредь с сего времени на возжах не ездить» [5, с. 94].

«Права, по которым судится Малороссийский народ» - збірник, звід законів, який було складено спеціальною кодифікаційною комісією в 1743 році, містив норми, що урегульовували кримінальну відповідальність за неумисне вбивство, або спричинення шкоди здоров'ю особи в наслідок керування конем чи возом, або саньми.

Артикул 45 «О случайных убийствах и ранах» пункт 1 «Кто би кого нехотя по какомъ случаю въ смерть убилъ» передбачав звільнення від кримінальної відповідальності у вигляді смертної казни чи іншого важкого покарання за дії «ненарочные, неумышленно и не отъ произволения», пропонуючи у вигляді покарання штрафні санкції – «платежъ за голову по званию убитого насльдникам его» якщо «Если би кто лошадей или возомъ, либо санми ѣхал между людьми и кричал чтобы береглись, но между тѣмъ би потрутилъ кого или повредилъ до смерти» [6, с. 633-634]. Пункт 2 урегульовував питання неумисного завдання травм.

Наступним законодавчим актом, спрямованим на урегулювання питань безпеки руху й експлуатації транспорту було «Уложения о наказаніяхъ уголовныхъ и исправительныхъ» 1845 року. Даний документ містив норми, присвячені питанням урегулювання суходільного сполучення, передбачав відповідальність за неналежне утримання доріг, переправ, мостів; за пошкодження, захаращення залізничних шляхів; за порушення правил керування локомотивами та їх експлуатації; за несвоєчасне повідомлення про пошкодження або захаращення заліз-

ничних шляхів. Окрім того, ряд приписів було направлено на впорядкування використання річкового транспорту, а саме встановлювалася відповідальність за пошкодження шлюзів, гребель, водоспусків чи інших гідротехнічних споруд або суден; несправне утримання річкового водного шляху й обладнання; неналежний нагляд за роботою експлуатаційних служб). Не залишено поза увагою й питання морського транспорту, в сфері чого було передбачено відповідальність за порушення правил безпеки руху чи експлуатації суден) [5; 7, с. 96].

Завдяки технічному прогресу XVIII ст. знаменувалося створенням самохідних машин, що з часом зумовило необхідність запровадження правил їх використання у населених пунктах. Одним із нормативно-правових актів того часу, який був складений з цією метою був Указ міської думи Петербургу «Обязательное постановление о порядке пассажирского и грузового движения по городу Санкт-Петербургу на автомобилях» [8, с. 78–79].

Наступним актом у сфері регулювання використання транспорту слід відмітити Кримінальне уложення 1903 року, яке хоч і не містило окремого розділу стосовно правопорушень у сфері використання транспорту, однак визнавало безпеку руху й експлуатацію транспорту додатковим об'єктом можливих посягань, а так само передбачало норми, які передусім гарантували безпеку руху залізничного й водного (морського та річкового) транспорту [9, 92 с].

XX століття характеризувалося активним розвитком усіх сфер життя, в тому числі і автопромисловості. Автомобілів та різного роду транспорту ставало все більше, система транспортного сполучення розросталася, створювалася розгалужена інфраструктура, що, відповідно, вимагало з боку держави розробити та впровадити належні заходи безпеки дорожнього руху та використання транспорту.

Кримінально-правові норми Кримінального уложення 1903 року, встановлювали відповідальність за порушення безпеки дорожнього руху на залізничному, водному та гужовому транспорті, який був у використанні в той час. Хоча, на нашу думку, визначені правопорушення за ступенем своєї суспільної небезпеки мали характер переважно адміністративних правопорушень.

В подальшому, радянське кримінальне право поступово напрацьовувало норми кримінально-правової охорони безпеки руху транспорту, в першу чергу, з метою впровадження безпеки використання транспорту та забезпечення його безперервної роботи.

Як відмічає С.В. Бабанін, «стосовно залізничного транспорту (радянською владою – авт.) були видані декрети, що встановлювали кримінальну відповідальність за такі види злочинів:

- невиконання декрету про централізацію управління, охорону доріг та підвищення їх пропускної спроможності;
- порушення постанови про упорядкування залізничного транспорту;
- порушення правил користування пасажирськими поїздами;
- порушення правил проїзду на залізницях;
- порушення постанови про заходи щодо поліпшення проїзду залізницею;
- псування та втрата вантажів і багажу;
- незаконний проїзд на паровозах та гальмівних площадках» [5, с. 95-96].

Примітно, що за найбільш тяжкі кримінальні правопорушення було встановлено покарання у вигляді направлення до концентраційних таборів.

Також, як відмічає С.В. Бабанін, «до транспортних злочинів на водних шляхах належали: проїзд водними шляхами з порушенням встановлених правил; безквитковий проїзд; псування та втрата вантажів і багажу; сприяння чи не перешкодження службовими особами порушенням правил проїзду водними шляхами і перевезення вантажів

і багажу. А до транспортних злочинів на морських шляхах закон відносив: псування чи втрату вантажів; безквитковий проїзд; непокору законним розпорядженням капітана» [5, с. 95-96].

Перший кримінальний кодекс РРФСР та наступний КК УРСР 1922 року не містив окремого розділу, присвяченого кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху, однак в різних главах можемо знайти окремі склади кримінальних правопорушень, які посягали на безпеку руху та порядок експлуатації транспорту. Так, в гл. I «Державні злочини» (ст. ст. 65, 75, ч. 1 ст. 76), гл. II «Посадові (службові) злочини» (ст. 110), гл. VI «Майнові злочини» (ст. 197-1), гл. VIII «Порушення правил, які охороняють народне здоров'я, суспільну безпеку та публічний порядок» (ст. 218) суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху фігурувало у якості додаткового об'єкту посягання.

КК УРСР 1927 року відтворював положення попереднього кодексу та Основних начал кримінального законодавства Союзу РСР і союзних республік, а тому містив аналогічний підхід стосовно аналізованих кримінальних правопорушень.

У 1929 році було ухвалено постанову ЦВК і РНК СРСР, яка посилювала боротьбу із транспортними кримінальними правопорушеннями та пропонувала передбачити кримінально-правову заборону наступного змісту: «за порушення встановлених обов'язковими постановами Народного комісаріату шляхів сполучення та його органів правил для охорони порядку і безпеки руху, охорони майна транспорту, попередження та запобігання незаконному використанню транспорту, а так само проведення санітарних і протипожежних заходів, якщо порушення спричинило тяжкі наслідки, – позбавлення волі на строк до 3-х років або штраф до 3 000 карбованців» [10, с. 144].

Таким чином, КК УРСР 1927 року у 1929 році було доповнено ст. 96-1, яка містилася в розділі II «Злочини проти порядку управління» підр. Б. «Інші злочини проти порядку управління» зі змістом, який було зазначено у вищевказаній постанові.

КК УРСР 1960 року містив Главу 10 «Злочини проти громадської безпеки, громадського порядку та народного здоров'я», яка передбачала низку складів транспортних кримінальних правопорушень. Тобто у КК 1960 року безпека руху й експлуатації транспорту як родовий об'єкт кримінальних правопорушень не визначалася, через що кримінальні правопорушення даного напрямку містилися у різних главах кодексу.

Питання кваліфікації вирішувалися з часом в результаті появи в кодексі нових складів кримінальних правопорушень, як то: керування транспортними засобами в стані сп'яніння (ст.215-1); випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів (ст.215-2), угон автомототранспортних засобів (ст.215-3), допуск до керування транспортними засобами водіїв, які перебувають у стані сп'яніння (ст.215-4), примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (ст.217-4).

КК України 2001 року передбачає Розділ XI «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту», норми якого передбачають кримінальну відповідальність за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Даний розділ містить норми, які спрямовані на кримінально-правову охорону безпеки дорожнього руху та експлуатації різних видів транспорту (залізничного, водного чи повітряного транспорту чи трубопроводу).

Якщо звернутися до емпіричних даних, то вбачається, що у 2018 році було обліковано 487 133 кримінальних правопорушень з яких 17 485 посягань було вчинено проти безпеки руху та експлуатації транспорту, що склало 3,6% від загальної кількості. У 2019 році було виявлено

та зареєстровано 444 130 кримінальних правопорушень, з яких 17 210 було вчинено у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту (3,9%). За 2020 рік було зафіксовано 360 622 кримінальних правопорушень, з яких 15 795 транспортних кримінальних правопорушень (4,4% в загальній структурі злочинності). У 2021 році за весь звітний період правоохоронними органами було зареєстровано 321 443 кримінально караних діяння, з яких 13 493 було направлено проти суспільних відносин у сфері охорони безпеки руху та експлуатації транспорту (4,2%). Статистичні дані 2022 року не містять інформації щодо окупованих та прифронтових територій, а тому не маємо можливості стверджувати про повноту даних, однак офіс Генеральної прокуратури подає звітність, згідно якої в цей рік було виявлено загалом 362 636 кримінальних правопорушень, з яких 11 596 у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту (3,2%). Статистика 2023 року свідчить про 475 595 облікованих кримінальних правопорушень, з них кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту – 10 926, що складає 2,3%; а за 2024 рік загальна кількість кримінальних правопорушень склала 492 479, з них кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту – 10 662, тобто 2,2 % [11;16;17;18;19].

Найчастіше причинами ДТП з постраждалими в Україні за офіційними даними є перевищення безпечної швидкості (приблизно кожен третій випадок), порушення правил маневрування (приблизно кожен п'ятий випадок), порушення правил проїзду перехрест'я (приблизно кожен десятий випадок), недодержання дистанції (приблизно кожен десятий випадок), порушення правил проїзду пішохідних переходів (приблизно кожен п'ятнадцятий випадок) [11, 12].

Кримінологічна наука використовує назву автотранспортна злочинність щодо всієї сукупності кримінальних правопорушень, які вчиняються у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. Специфічною ознакою злочинної поведінки особи, яка вчиняє таке протиправне діяння є те, що вона є результатом порушення певних правил щодо правомірного поведіння із джерелом підвищеної небезпеки. При цьому відмічається, що «обов'язковою складовою у розвитку причинно-наслідкового комплексу злочинної поведінки, поряд з людським фактором, завжди виступає техногенний чинник – використання транспортних засобів – автомобілів» [13, с. 183-184]. Науковці зазначають, що «якщо б не існувало цього техногенного чинника, то й не було б причинного ланцюга, що призводить до вчинення протиправних діянь даного виду як своєрідного похідного результату опанування людиною досягненнями науково-технічного прогресу» [13, с.184].

Управління певним видом транспорту – «це складний, емоційно-насичений процес, який потребує постійного нервового напруження й максимальної мобілізації, здатності щохвилини аналізувати оточуючу обстановку і прогнозувати розвиток ситуації» [13, с. 184]. Існує позиція, згідно якої «в механізмі автотранспортних злочинів провідний кримінологічний вплив належить ситуативним (об'єктивним) факторам» [14, с. 12].

Саме в цьому полягає особливість специфіки механізму вчинення необережних кримінальних правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту, яка багато в чому зумовлюється ситуативним характером їх вчинення та складною взаємодією численних учасників ситуації.

Серед іншого варто також взяти до уваги, що даний вид кримінальних правопорушень вчиняється в ситуації взаємодії та внаслідок взаємовпливу особи правопорушника та ситуації, яка склалася. У науковій доктрині значиться, що «на виникнення дорожньо-транспортних пригод завжди впливають і суб'єктивні, і об'єктивні чинники одночасно» [13, с. 184]. Зазвичай, мають місце недисци-

плінованість водіїв та порушення ними правил експлуатації транспорту, що відіграє хоч і не первинну, але одну із основних причин злочинності даного виду.

Ще одна особливість даних кримінальних правопорушень полягає в тому, що для визначення всіх чинників, які безпосередньо вплинули на розвиток певної події з транспортом та їх місця у механізмі злочинної дії, необхідно проводити відповідну експертизу. Тобто без використання спеціальних знань не можливо визначити всі технічні чинники та фактори, які вплинули на хід подій.

Далеко не останнє місце у системі факторів транспортних правопорушень, особливо в сфері використання автомобілів, займає поведінка потерпілої особи. Досить часто трапляються ситуації, коли потерпіла особа стала причиною кримінального правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту; нерідкі випадки обопільної вини як водія, так і потерпілої особи-пішохода.

Віктимологічний напрям профілактики порушень правил безпеки дорожнього руху, який розглядається у вигляді складової цілісної системи запобігання кримінально караним діям, передбачає «вжиття заходів, спрямованих як на ліквідацію обставин, так і на зниження індивідуальної, групової та видової віктимності потенційних жертв дорожньо-транспортних кримінальних правопорушень» [15, с. 64].

Отже, кримінальна заборона посягань на безпеку руху та експлуатацію транспорту знаходить свого відображення

ще з часів Київської Русі. З розвитком міст, становленням певної інфраструктури, появою різного роду транспорту (від самого простого – коней та повозок, до морського та повітряного) відбувається поступовий розвиток правової охорони, в тому числі засобами кримінального права, суспільних відносин у сфері використання транспорту. Однак, до другої половини XX століття кримінальне законодавство не мало системного підходу до охорони даної групи суспільних відносин та не визначало їх самостійним родовим об'єктом. На разі ж чинний кримінальний закон містить розділ XI Особливої частини КК України, який передбачає комплексний захист безпечного переміщення на залізничному, водному, повітряному, автомобільному, міському електричному транспорті та магістральному трубопроводному транспорті.

Кримінологічна наука звертає увагу на специфіку детермінації даного виду злочинності та на особливості механізму злочинної поведінки, яка розвивається між об'єктивними і суб'єктивними чинниками, де обов'язковою обставиною є джерело підвищеної небезпеки – транспорт. Особливе місце в системі протидії та запобігання злочинності даного виду посідає віктимологічна профілактика правопорушень у сфері дорожнього руху, яка має бути націлена як на посилення виховного впливу на осіб, які порушують правила безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, так і на підвищення правової культури і правосвідомості населення, зокрема учасників дорожнього руху.

ЛІТЕРАТУРА

1. Бабенко А.М. Особливості запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні. *Правові новели*. 2023. №19. С. 251-258.
2. Микитчик О.В. Кваліфікація злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту: лекція № 8. *Курс лекцій Кваліфікація окремих видів злочинів*. Київ. НАВС. URL: https://arm.naiu.kiev.ua/books/kval-ok-zlochuniv-25-04-2017/lectures/lecture_8.html
3. Рогожин А., Страхов М., Гончаренко В. та ін. Історія держави і права України. Ч. 1: Підручник для юрид. вищих навч. закладів фак.: у 2 ч. Київ, 1996. 368 с.
4. Горобець В.М. Соборне уложення 1649 року. URL: http://www.history.org.ua/?termin=Soborne_ulozhennia_1649
5. Бабанін С.В. Генезис кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки на транспорті. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція*. 2018. № 32. С. 94-97.
6. Права, по которым судится Малороссийский народ : из 3-х кн. / под ред. А. Ф. Кистяковского. URL: <https://irbis-nbuv.gov.ua/ulib/item/UKR0001901>
7. Мисливий В. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Дніпропетровськ, 2004. 380 с.
8. Тельпов О. Кримінальна відповідальність у сфері безпеки руху та експлуатації автотранспорту (історичний аспект). *Вісник Луганського інституту внутрішніх справ*. 1998. № 2. С. 77–85.
9. Терлюк І.Я. Огляд історії кримінального права України. Навчальний посібник. Львів: Ліра-Прес, 2007. 92 с.
10. Гришук В.К. Кодифікація кримінального законодавства України : проблеми історії і методології. Львів : Світ. 1992. 168 с.
11. Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування. Офіс Генерального прокурора. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareystrovani-kriminalni-pravorushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2>
12. Новіков О.В. Щодо причин дорожньо-транспортних пригод з постраждалими. *Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану*: матеріали Всеукраїнської науковопрактичної онлайн-конференції, (м. Кривий Ріг, 27 трав. 2022 року). Кривий Ріг, 2022. С. 85-88.
13. Полтава К.О. Специфіка детермінації автотранспортної злочинності. *Право і суспільство*. 2012. № 6. С. 183-187.
14. Багіров С.Р. Причинний зв'язок у злочинах, що вчиняються через необережність : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. К., 2005. 20 с.
15. Мойсюк О. Про віктимологічну профілактику дорожньо-транспортних злочинів. *Право України*. 1998. № 6. С. 63–66.
16. Andriy Babenko, Oleksandr Mazurenko, Anastasiia Mernyk. Chronic Alcoholism Treatment in Custodial Facilities: Ukraine's Experience During Independence. *Wiadomości Lekarskie*. 2019. № 12. Р. 2451-2457
17. Бабенко А.М. Тактико-психологічні, кримінально-процесуальні, адміністративно-правові та оперативно-розшукові заходи профілактики і запобігання кримінальним правопорушенням. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2021. № 1. С. 14-22.
18. Бабенко А.М. Кримінологічна характеристика кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні. *Держава та регіони. Серія: Право*. 2023. № 1 (79). С. 275-281.
19. Бабенко А. М. Запобігання злочинності в регіонах України: концептуально-методологічний та праксеологічний вимір: монографія. Одеса: ОДУВС, 2014. 416 с.