

affairs officers during the period of filing the criminal charges and reports of criminal offences. It also covers strict compliance with the established order of procedural activities at the initial stage of the pre-trial proceedings.

The author reveals the order of filling, consideration of charges and reports of criminal offences. The article also covers entries of charges and reports of committed criminal offences to the centralized registry of pre-trial investigations and the journal of joint accounting in the departments of Interior Affairs. The author also discusses the interaction of the investigator and staff of the various divisions of the Interior, as part of a forensic group, during a scene observation, with the purpose of identifying and recording information about the circumstances of committing the criminal offense, in particular, securing traces, the establishment of the person who committed it, the complex of primary procedural measures and urgent private investigative actions aimed at solving the crime "hot on the heels". The author defines the principles, objectives and requirements for the interaction between the investigators and detectives. The article features the peculiarities of response to charges and reports of the commission of criminal offences against life, health, sexual freedom and sexual privacy of an individual, as well as, criminal offences committed by members of organized groups and criminal groups.

Keywords: *report of criminal offence, centralized registry of pre-trial investigations, journal of joint accounting, forensic group, observation of a scene, solving the crime "hot on the heels," investigative actions.*

Надійшла до редакції 18.09.2014

Бабанін С. В.

кандидат юридичних наук, доцент
(Дніпропетровський державний
університет внутрішніх справ)

УДК 343.346

СУСПІЛЬНО НЕБЕЗПЕЧНІ НАСЛІДКИ ЯК ОЗНАКА ОБ'ЄКТИВНОЇ СТОРОНИ ПОРУШЕННЯ ЧИННИХ НА ТРАНСПОРТІ ПРАВИЛ

Визначено види суспільно небезпечних наслідків порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК України). Внесено пропозиції щодо диференціації кримінальної відповідальності за цей злочин залежно від тяжкості наслідків.

Ключові слова: *кримінальна відповідальність, об'єктивна сторона злочину, суспільно небезпечні наслідки, чинні на транспорті правила.*

Постановка проблеми. Суспільно небезпечні наслідки є обов'язковою ознакою об'єктивної сторони порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК України [1]), оскільки за конструкцією склад цього злочину є матеріальним. Визначення у диспозиції норми цих наслідків не змінилось порівняно зі ст. 217 КК України 1960 р. [2], яка передбачала відповідальність за це діяння. Згідно зі ст. 291 КК України 2001 р. наслідками порушення чинних на транспорті правил є загибель людей або інші тяжкі наслідки. Отже, ця норма не диференціює кримінальну відповідальність за вказане порушення за-

лежно від тяжкості спричинених наслідків, що викликає питання щодо можливості дотримання окремих принципів кримінального права, зокрема принципу індивідуалізації кримінальної відповідальності. Крім того, використання законодавцем такого оціночного поняття, як «інші тяжкі наслідки», потребує вивчення питань його тлумачення та практики застосування ст. 291 КК правоохоронними органами та судами України.

Аналіз публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми. Питання кримінальної відповідальності за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту досліджувалися вченими України, зокрема: О. О. Балобановим, В. І. Борисовим, С. В. Гізимчуком, В. С. Гуславським, В. І. Касинюком, З. Г. Корчевою, О. М. Котовенком, В. А. Мисливим, О. М. Опальченком, В. М. Пруссом, В. П. Тихим та ін. Разом з тим питанню визначення суспільно небезпечних наслідків порушення чинних на транспорті правил приділено недостатньо уваги.

Метою статті є визначення суспільно небезпечних наслідків порушення чинних на транспорті правил, формулювання пропозицій щодо доцільності диференціації кримінальної відповідальності за таке порушення залежно від тяжкості спричинених наслідків.

Виклад основного матеріалу. Ступінь суспільної небезпеки злочину, передбаченого ст. 291 КК, визначається, в першу чергу, наслідками цього діяння, їх соціальною вагою. Суспільно небезпечні наслідки – це шкода, яка заподіюється злочинним діянням суспільним відносинам, охоронюваним кримінальним законом [3, с. 130-131]. Стаття 291 КК до суспільно небезпечних наслідків відносить: загибель людей; інші тяжкі наслідки. Отже, сформульований законодавцем склад злочину, передбачений ст. 291 КК, є матеріальним, тобто суспільно небезпечні наслідки є обов'язковою ознакою цього складу і момент закінчення злочину пов'язується з їх настанням.

Законодавець, визначаючи як суспільно небезпечний наслідок аналізованої норми «загибель людей», використав множинне число, щоб охопити все невизначене коло можливих випадків – від загибелі однієї людини до загибелі двох або більше людей.

Другим видом є «інші тяжкі наслідки», тобто оціночне поняття, зміст якого розкривається за допомогою системного аналізу кримінально-правових норм, практики їх застосування. Проведене опитування 143 працівників слідчих підрозділів ОВС свідчить про відсутність єдиної думки щодо визначення поняття «інших тяжких наслідків» у цій нормі. Так, під ними 19,6% респондентів розуміють спричинення тяжких тілесних ушкоджень хоча б одній людині; 24,5% – спричинення тяжких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень хоча б одній людині; 8,4% – спричинення будь-яких тілесних ушкоджень хоча б одній людині; 30,8% – спричинення тяжких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень хоча б одній людині або заподіяння великої матеріальної шкоди; 16,8% – спричинення будь-яких тілесних ушкоджень хоча б одній людині або заподіяння великої матеріальної шкоди.

Наведені дані свідчать, що використання оціночних понять у ході конс-

труювання кримінально-правових норм далеко не завжди виправдовує себе, оскільки залишає можливість вільної оцінки фактів правозастосування, що не завжди є доцільним. «Для кримінальної відповідальності (за ст. 291 КК – С.Б.) достатньо загибелі хоча б однієї людини. До інших тяжких наслідків слід відносити заподіяння потерпілому тяжких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень, великої матеріальної шкоди» [4, с. 234]. Ми цілком згодні, що у розглядуваній статті під іншими тяжкими наслідками маються на увазі саме вищевказані.

Стосовно заподіяння тілесних ушкоджень зазначимо, що загальна норма – ст. 128 КК – встановлює відповідальність за необережне тяжке або середньої тяжкості тілесне ушкодження. Кримінальна ж відповідальність за необережне легке тілесне ушкодження взагалі відсутня. Саме тому «легке» тілесне ушкодження не може бути «тяжким» наслідком у розумінні ст. 291 КК.

Слід зазначити, що в теорії з приводу того, що розуміти під «іншими тяжкими наслідками» при порушенні чинних на транспорті правил, які забезпечують рух, немає єдиного погляду. Так, А. Галахова, В. Широков відносять до інших тяжких наслідків, крім зазначених, легке тілесне ушкодження з розладом здоров'я [5, с. 49; 6, с. 45]. Науково-практичний коментар КК України за редакцією М. І. Мельника та М. І. Хавронюка взагалі не дає остаточного визначення поняття інших тяжких наслідків у ст. 291 КК, відсилаючи до коментаря ст. 276, 278 КК [7, с. 794]. При цьому коментар до ст. 276 до інших тяжких наслідків відносить тяжкі тілесні ушкодження, велику матеріальну шкоду, перерву в роботі транспорту, а до ст. 278 – заподіяння одному потерпілому смерті чи хоча б одному потерпілому тяжкого тілесного ушкодження, не відносячи при цьому до аналізованих наслідків заподіяння матеріальної шкоди [7, с. 771, 775].

Загибель людей, заподіяння потерпілому тяжких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень – суспільно небезпечні наслідки, які мають особистий (фізичний) характер; заподіяння великої матеріальної шкоди – це майнова шкода. Велика матеріальна шкода – оціночне поняття. Законодавець не дає визначення мінімального розміру матеріальної шкоди, внаслідок спричинення якої настає кримінальна відповідальність за ст. 291 КК. На наш погляд, це недолік даної норми. Судова практика свідчить, що заподіяння внаслідок порушення чинних на транспорті правил шкоди у сумі 1 тис. 848 грн. не визнається іншим тяжким наслідком і не тягне відповідальності за ст. 291 КК [8].

Якщо звернутися до розділу VI КК «Злочини проти власності», ми не знайдемо в ньому норми, що встановлювала б відповідальність за необережне пошкодження майна без спричинення будь-яких інших тяжких наслідків. Науковці, які досліджували цю проблему, здебільшого зупинялися на переліку можливих видів великої матеріальної шкоди, до яких, зокрема, відносили: знищення, пошкодження транспортних засобів, шляхових споруд, вантажів, які перевозяться; тривалу перерву в русі транспорту і т.д. [9, с. 160; 10, с. 12-13; 6, с. 45-46; 11, с. 19-21; 12, с. 11].

На наш погляд, велика матеріальна шкода не повинна визнаватись тим

суспільно небезпечним наслідком, у разі настання якого повинна наставати кримінальна відповідальність за ст. 291 КК. Як зазначають В. І. Жульов та С. І. Гирько, безпека дорожнього руху покликана охороняти життя та здоров'я людей, і ставити ці цінності на одні ваги з матеріальною шкодою, навіть великою, не варто. Для покарання за пошкодження вантажу, транспортного засобу і т.п. є засоби адміністративної та цивільної відповідальності [13, с. 63]. Цієї ж точки зору дотримуються Н. Смаль та інші дослідники [14, с. 14]. Проте слід зазначити, що, оскільки практика визнає велику матеріальну шкоду суспільно небезпечним наслідком злочину, передбаченого ст. 291 КК, необхідно у кожному конкретному випадку настання такого наслідку вирішувати з урахуванням всіх обставин (матеріальне становище потерпілого, значущість речі тощо), чи є спричинена потерпілому матеріальна шкода великою.

Серед вивчених кримінальних справ лише одна з них була пов'язана із заподіянням внаслідок порушення правил на морському транспорті великої матеріальної шкоди, яка становила 38104 грн. 31 коп. (справа порушена у 2000 р.) [15].

Отже, аналізована норма встановлює відповідальність за суттєво різні за ступенем суспільної небезпеки наслідки (від спричинення великої матеріальної шкоди, середньої тяжкості тілесних ушкоджень одній особі до загибелі багатьох людей), що, на наш погляд, не є зовсім виправданим, оскільки втрачається орієнтир для застосування цієї норми, та й взагалі набагато зменшується загальнопревентивна функція цієї норми. Як зазначає Л. Г. Мачковський, надмірна абстрактність норми, зайва кількість оціночних норм настільки ж небезпечні, як максималізм формалізації [16, с. 57]. Законодавець повинен так сформулювати закон, щоб смисл його був ясним, а форма викладення повністю відбивала те, що в ньому повинно бути виражено, щоб воля законодавця повною мірою доходила до того, хто читає закон, і він міг бути твердо впевненим в ідентичності букви і смислу закону [17, с. 142].

У КК більшості республік колишнього СРСР вдосконалено норму про відповідальність за порушення чинних на транспорті правил порівняно з попередніми редакціями (ст. 213 КК РРФСР 1960 р. [18] та відповідні статті колишніх союзних республік). Залежно від наслідків, що настають при порушенні чинних на транспорті правил (переважно середньої тяжкості, тяжкі тілесні ушкодження, смерть однієї або кількох людей), ці норми передбачають дві (ст. 205 КК Естонської Республіки [19], ст. 321 КК Республіки Білорусь [20]) або три частини (ст. 216 КК Республіки Таджикистан [21], ст. 267 КК Азербайджанської Республіки [22], ст. 268 КК РФ, ст. 268 КК Республіки Узбекистан [23], ст. 281 КК Грузії [24], ст. 300 КК Республіки Казахстан [25]).

Окремі з наведених норм містять як суспільно небезпечні наслідки чітко визначені поняття: середньої тяжкості, тяжкі тілесні ушкодження, смерть однієї або кількох людей (ст. 267 КК Азербайджанської Республіки, ст. 268 КК РФ, ст. 281 КК Грузії, ст. 300 КК Республіки Казахстан, ст. 321 КК Республіки Білорусь). Інші норми поряд з чіткими визначеннями суспільно небезпечних наслідків (тілесні ушкодження, смерть людини) містять оціночні поняття

тя, які виражають такі наслідки: значна шкода, катастрофа (ст. 216 КК Республіки Таджикистан), інші тяжкі наслідки (ст. 205 КК Естонської Республіки, ст. 216 КК Республіки Таджикистан, ст. 266 КК Латвійської Республіки [26], ст. 268 КК Республіки Узбекистан).

Питання встановлення видів і термінів покарання за злочинне порушення чинних на транспорті правил також певною мірою по-різному вирішується законодавцем країн пострадянського простору. Так, за суспільно небезпечні наслідки, не пов'язані із заподіянням смерті людині, КК цих країн передбачають, як правило, кілька основних видів покарань: штраф, виправні роботи, обмеження волі, позбавлення волі на незначний строк (до двох років) (ст. 205 КК Естонської Республіки, ст. 216 КК Республіки Таджикистан, ст. 267 КК Азербайджанської Республіки, ст. 268 КК РФ, ст. 268 КК Республіки Узбекистан, ст. 281 КК Грузії, ст. 300 КК Республіки Казахстан, ст. 321 КК Республіки Білорусь).

За заподіяння ж смерті одній або кільком особам у разі порушення чинних на транспорті правил КК цих країн передбачають одне основне (позбавлення волі на певний строк) або два основних покарання (обмеження волі та позбавлення волі на певний строк). При цьому строки позбавлення волі суттєво різняться.

Так, за заподіяння смерті одній людині КК цих країн передбачають такі строки позбавлення волі: до 3-х років – ст. 267 КК Азербайджанської Республіки, до 4-х років – ст. 281 КК Грузії, ст. 300 КК Республіки Казахстан, до 5-и років – ст. 216 КК Республіки Таджикистан, ст. 268 КК РФ, ст. 268 КК Республіки Узбекистан.

За заподіяння смерті двом або більше особам передбачаються такі строки позбавлення волі: від 3-х до 6-и років – ст. 267 КК Азербайджанської Республіки, від 3-х до 8-и років – ст. 300 КК Республіки Казахстан, від 4-х до 8-и років – ст. 268 КК РФ, від 5-и до 8-и років – ст. 216 КК Республіки Таджикистан, ст. 268 КК Республіки Узбекистан, від 4-х до 10-и років – ст. 281 КК Грузії. Окремі норми не мають такої кваліфікуючої ознаки, як загибель двох або більше людей, а тому передбачають покарання за загибель людей незалежно від їх кількості: позбавлення волі до 5-и років – ст. 205 КК Естонської Республіки, ст. 321 КК Республіки Білорусь.

Позитивним моментом в аналізованих нормах кримінальних кодексів країн пострадянського простору є виключення оціночних понять при визначенні суспільно небезпечних наслідків порушення чинних на транспорті правил і віднесення до суспільно небезпечних наслідків цих діянь лише середньої тяжкості, тяжких тілесних ушкоджень, загибелі однієї або кількох людей.

Такий підхід законодавця, який як кваліфікуючі ознаки передбачає підвищений захист різних за ступенем соціальної цінності суспільних відносин, формулюючи їх як визначені суспільно небезпечні наслідки, слід, на наш погляд, визнати обґрунтованим, таким, що відповідає загальним принципам кримінального права, сприяє правильному тлумаченню змісту норми право-

застосовними органами, дозволяє максимально індивідуалізувати покарання.

Аналіз суспільно небезпечних наслідків, зазначених у диспозиціях норм КК України, що передбачають відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту, дозволяє дійти таких висновків.

Стаття 276 передбачає як суспільно небезпечні наслідки створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків; спричинення середньої тяжкості чи тяжких тілесних ушкоджень або великої матеріальної шкоди; спричинення загибелі людей. Стаття 281 встановлює відповідальність за спричинення, фактично, тих самих наслідків, що й ст. 276 КК. Статтею 286 КК передбачені такі суспільно небезпечні наслідки: спричинення середньої тяжкості, тяжкого тілесного ушкодження, смерті однієї або кількох осіб.

На нашу думку, при порушенні чинних на різних видах транспорту правил немає принципової різниці ні в механізмі настання суспільно небезпечних наслідків, ні в їх кількісно-якісних показниках. Саме тому позиція законодавця, який встановлює у диспозиціях злочинів, схожих за своїм складом та механізмом вчинення, різні суспільно небезпечні наслідки, здається недостатньо обґрунтованою. На наш погляд, необхідно уніфікувати ці норми, встановивши в них єдині суспільно небезпечні наслідки, в разі спричинення яких настає кримінальна відповідальність. До таких суспільно небезпечних наслідків слід віднести лише заподіяння середньої тяжкості, тяжких тілесних ушкоджень або загибелі людей.

Необережне створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків повинно, на наш погляд, тягти за собою адміністративну відповідальність, оскільки такий вид відповідальності порівняно з кримінальною є більш оперативним і здатним виконати функцію запобігання фактичному настанню суспільно небезпечних наслідків у подальшому без кримінального переслідування.

Висновки. Нами запропоновано внесення змін до кримінального законодавства України, що охороняє безпеку руху транспорту, зокрема до ст. 291 КК. До основних положень, які доцільно використати при цьому, належать: 1) диференціація відповідальності залежно від формально визначених суспільно небезпечних наслідків: середньої тяжкості, тяжких тілесних ушкоджень, спричинення загибелі одного або кількох потерпілих та передбачення у нормі відповідно ступеня суспільної небезпеки цих наслідків трьох частин; 2) декриміналізація спричинення великої матеріальної шкоди внаслідок порушення чинних на транспорті правил.

Бібліографічні посилання

1. Кримінальний кодекс України [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2341-14>.
2. Кримінальний кодекс Української РСР // Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1961. – № 2. – Ст. 14.
3. Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / М. І. Бажанов, Ю. В. Баулін, В. І. Борисов та ін. ; за ред. проф. М. І. Бажанова, В. В. Сташиса, В. Я. Тація. – 2-е вид., перероб. і допов. – К. : Юрінком Інтер, 2005. – 480 с.

4. Кримінальне право України. Особлива частина : підручник / М. І. Бажанов, Ю. В. Баулін, В. І. Борисов та ін. ; за ред. проф. М. І. Бажанова, В. В. Сташиса, В. Я. Тація. – 2-е вид., перероб. і допов. – К. : Юрінком Інтер, 2005. – 544 с.
5. *Галахова А. В.* Уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений : учеб. пособ. / А. В. Галахова. – М. : МССШМ МВД СССР, 1990. – 56 с.
6. *Широков В.* Ответственность за нарушение действующих на транспорте правил / В. Широков // Социалистическая законность. – 1981. – № 4. – С. 45-46.
7. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. – 4-те вид., переробл. та доповн. – К. : Юридична думка, 2007. – 1184 с.
8. Ухвала Колегії суддів палати з кримінальних справ Верховного Суду України від 30.07.2002 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=n0044700-02>.
9. *Куринов Б. А.* Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность / Б. А. Куринов. – 2-е изд., перераб. – М. : Юрид. лит., 1976. – 208 с.
10. *Скирский И. В.* Уголовная ответственность за нарушение действующих на транспорте правил : автореф. дисс. ... канд. юрид. наук / И. В. Скирский. – М., 1985. – 21 с.
11. *Коробеев А. И.* Квалификация нарушений правил, действующих на транспорте / А. И. Коробеев // Советская юстиция. – 1980. – № 17. – С. 19-21.
12. *Филановский И.* Преступное нарушение правил, действующих на транспорте / И. Филановский // Советская юстиция. – 1976. – № 21. – С. 11-12.
13. *Жулев В. И.* Ответственность участников дорожного движения : практич. пособие / В. И. Жулев, С. И. Гирько. – М. : Юристь, 1997. – 160 с.
14. *Смаль Н.* Ответственность пешехода за нарушение действующих на транспорте правил / Н. Смаль // Советская юстиция. – 1989. – № 2. – С. 12-13.
15. Кримінальна справа № 1-298 (2001) // Архів місцевого суду м. Феодосії.
16. *Мачковский Л. Г.* Преступные нарушения правил безопасности движения : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 1979. – 16 с.
17. *Ковалев М. И.* О технике уголовного законодательства / М. И. Ковалев // Правоведение. – 1962. – № 3. – С. 142-146.
18. Уголовный кодекс РФ // Собрание законодательства РФ. – № 25. – 1996.
19. Уголовный кодекс Эстонской республики / науч. ред. В. В. Запелалов. – СПб. : Юридический центр «Пресс», 2001. – 262 с.
20. Уголовный кодекс Республики Беларусь. – СПб. : Юридический центр «Пресс», 2001. – 474 с.
21. Уголовный кодекс Республики Таджикистан. – СПб. : Юридический центр «Пресс», 2001. – 410 с.
22. Уголовный кодекс Азербайджанской Республики / науч. ред. И. М. Рагимов. – СПб. : Юридический центр «Пресс», 2001. – 325 с.
23. Уголовный кодекс Республики Узбекистан. – СПб. : Юридический центр «Пресс», 2001. – 338 с.
24. Уголовный кодекс Грузии / науч. ред. З. К. Бигвава. – СПб. : Юридический центр «Пресс», 2002. – 409 с.
25. Уголовный кодекс Республики Казахстан. – СПб. : Юридический центр «Пресс», 2001. – 466 с.
26. Уголовный кодекс Латвийской Республики / науч. ред. А. И. Лукашов, Э. А. Саркисова. – СПб. : Юридический центр «Пресс», 2001. – 313 с.

Бабанин С. В. Общественно опасные последствия как признак объективной стороны нарушения действующих на транспорте правил. Определены виды общественно опасных последствий нарушения действующих на транспорте правил (ст. 291 УК

України). Внесены предложения относительно дифференциации уголовной ответственности за это преступление в зависимости от тяжести последствий.

Ключевые слова: *уголовная ответственность, объективная сторона преступления, общественно опасные последствия, действующие на транспорте правила.*

Babanin S. V. Socially dangerous consequences as an indication of the objective side of existing transport rules. Article 291 of the Criminal Code for socially dangerous consequences relates to deaths, other serious consequences. The legislator, by defining as socially dangerous consequences analyzed norms of death, used the plural, to encompass the full range of potential cases, indefinitely from one death to the death of two or more people. Other serious consequences should be considered as causing the victim heavy or moderate bodily harm, significant property damage. In our view, a major material damage shall not be recognized as socially dangerous consequences, at which should be criminal liability under art. 291 of the Criminal Code. For that Act, it is desirable for administrative and civil liability. Consider it appropriate to make an assessment of concepts, in particular, "other serious consequences" when determining the socially dangerous consequences of violation of existing transport rules and assignment to him is only moderate, grievous bodily harm, the death of one or more persons.

If there is a violation of the existing transport rules on different types of no principled differences in the mechanism of socially dangerous consequences, nor in their quantitative-qualitative indicators. That is why the position of the legislator, that sets the dispositions the crimes are similar in composition and mechanism of different socially dangerous consequences (arts. 276, 281, 286, 291 of the Criminal Code) seems insufficiently substantiated. In our view, it is necessary to harmonize these rules by setting a single socially dangerous consequences, in respect of which criminal responsibility.

Proposed changes to the penal legislation of Ukraine, which protects the safety of traffic, in particular, art. 291 of the Criminal Code. To the basic provisions that are useful for this are: 1) the differentiation of responsibility depending on the formally defined socially dangerous consequences: moderate, grievous bodily harm, causing the death of one or more victims and providing normal gravity, respectively the three parts; 2) decriminalization of causing major material damage as a result of the violation of the existing transport rules.

Keywords: *criminal responsibility, the objective side of the crime, socially dangerous consequences, the existing transport rule.*

Надійшла до редакції 24.09.2014

Веприцький Р. С.
кандидат юридичних наук
(Харківський національний
університет внутрішніх справ)

УДК 343.9

ВПЛИВ ЗЛОЧИННОСТІ НА СУСПІЛЬНІ ПРОЦЕСИ

Розглянуто основні фактори впливу злочинності на суспільні процеси, проаналізовано різні позиції вчених та сформовано власне авторське бачення механізму впливу злочинності на суспільні процеси.

Ключові слова: *злочинність, права і свободи людини, суспільні процеси, безпека, причини і умови.*