

ралі, суспільних інтересів, адже переважно не замислювались над можливими негативними наслідками своїх протиправних дій (74,3% респондентів), хоча й усвідомлювали їх характер у зоні підвищеної небезпеки.

До заходів попередження злочинів, пов'язаних:

1. З пасажирськими перевезеннями, доцільно віднести обмеження продажу спиртних напоїв на станціях і в поїздах; більшу увагу приділяти соціальній рекламі на залізничному транспорті, що пропагуватиме правила поведінки на його об'єктах, сприяє розвитку партнерським відносинам між транспортною міліцією та пасажирами; проводити тендери щодо технологічної модернізації поїздів не лише з огляду на комфортність, але й збереженість майна під час поїздки; підвищити щільність нарядів супроводу пасажирських поїздів шляхом активнішого залучення працівників поїзних бригад та спеціальних громадських формувань на залізничному транспорті, забезпечивши належну правову основу для такої діяльності.

2. З вантажними перевезеннями, важливу роль відвести заходам удосконалення діяльності відділу по боротьбі зі злочинними посяганнями на вантажі (надалі – ВБЗПВ), зорієнтувавши його не лише на розкриття злочинних посягань на вантажі, але й недопущення їх вчинення на стадіях готування чи замаху, розшук викрадених вантажів. Для цього створити оперативні групи розшуку вантажів, відповідну аналітичну інформаційно-пошукову систему, узгодивши порядок обміну такою інформацією між ОВС на різних залізницях і видах транспорту.

3. З безпекою руху й експлуатацією залізничного транспорту, передусім, включити заходи технічного, правового, виховного й організаційного характеру щодо унеможливлення крадіжок засобів безпеки руху та експлуатації залізничного транспорту з його об'єктів, а також їх подальшого збуту чи придбання заради наживи в пунктах прийому металобрухту.

Після дослідження даної теми можна дати висновок, що необхідно створити координаційний орган профілактики протиправної поведінки на транспорті; посилити галузеву спеціалізацію в системі підготовки співробітників для ОВСТ та уточнити тактичні схеми індивідуально-профілактичного впливу ОВСТ з урахуванням типових варіантів поведінки пасажирів; на перспективу

розглянути можливість надання ОВСТ такої транспортної послуги як персональний супровід пасажирів в окремих напрямках швидкісного руху поїздів; удосконалити організаційно-управлінську й економічну діяльність на пасажирському та вантажному залізничному транспорті; створити фонд допомоги пасажирів-жертвам корисливих злочинів.

Література

1. Конституція України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Кримінальний кодекс України : Кодекс від 05.04.2001 № 2341-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25-26. – Ст.131.
3. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст.446.
4. Про залізничний транспорт : Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 40. – Ст.183.

УДК 343.2; 343.7 (043.2)

Коваленко А. В.,

студентка,

юридичний факультет,

Чернігівський державний технологічний університет, м. Чернігів

Науковий керівник: Берднік І.В., к.ю.н., доцент

ОБ'ЄКТИВНА СТОРОНА НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

Питання боротьби з незаконним заволодінням транспортними засобами займає важливе місце в боротьбі зі злочинністю. Адже таке заволодіння може призвести до людських жертв, пошкоджень транспортних засобів, дорожніх споруд і комунікацій, знижує безпеку руху. Понад 20 відсотків викрадень автотранспорту, причому здебільшого з тяжкими наслідками, скоюється неповнолітніми, у зв'язку з чим цей злочин набуває ще більшої суспільної небезпеки. Тому дана проблема потребує підвищеної уваги і ефективної

боротьби як з боку органів внутрішніх справ України, так і з боку суспільства.

Суспільна небезпечність незаконного заволодіння транспортними засобами обумовлюється неконтрольованим використанням джерел підвищеної небезпеки, що нерідко спричинює вчинення інших транспортних злочинів. Характерно, що ці злочини дуже часто вчиняють особи, які не мають водійського посвідчення, перебувають у стані сп'яніння (від 70 до 80 відсотків винних скоюють заволодіння в нетверезому стані), не мають необхідних навичок водіння, не володіють технічними особливостями транспортних засобів. Ці особи, як правило, не здатні виконувати у сфері дорожнього руху необхідні функції керування транспортним засобом, особливо при складній дорожній обстановці, адже незаконне заволодіння, як правило, проводиться в екстремальних умовах: зловмисник вимушений діяти поспішно, здебільшого йому доводиться переховуватись від переслідування, рухатись з не ввімкнутими світловими приладами, ігнорувати сигнали світлофора, не виконувати вимог дорожньої розмітки і знаків, не витримувати безпечну швидкість, порушувати інші правила дорожнього руху, попередньо не переконавшись в технічній справності транспортного засобу [4, с. 52].

Аналіз ст.289 КК України і практики її застосування свідчать, що при кваліфікації незаконного заволодіння транспортними засобами допускається різне тлумачення окремих, вжитих законодавцем понять, що призводить до різнобою у слідчій та судовій практиці, неоднакового вирішення задач, що постають [5, с. 97]. Таким чином, існує потреба в удосконаленні як самої норми, так і практики її застосування, а отже й судового її тлумачення, а також приведення до загального знаменника цілого ряду питань. Щоб розібратись з усім цим, треба перш за все розглянути об'єктивну сторону складу зазначеного злочину.

Об'єктивна сторона злочину полягає у незаконному заволодінні транспортним засобом. Систематичний аналіз норм Особливої частини КК дає змогу виділити такі ознаки діяння при вчиненні цього злочину:

- 1) воно полягає лише в активній поведінці – дії;
- 2) дія проявляється в отриманні можливості керувати таким транспортним засобом;

3) поведінка винного є незаконною, він не має а ні дійсного, а ні уявного права на транспортний засіб, заволодіння яким здійснює;

4) заволодіння транспортним засобом здійснюється без чітко вираженого і дійсного волевиявлення власника або законного користувача транспортного засобу. При цьому воля потерпілого або ігнорується (при таємному заволодінні), або подавляється (при застосуванні насильства або погрози його застосування), або ж фальсифікується (при заволодінні шляхом обману) [3, с. 345].

Поняття заволодіння транспортним засобом дано у п. 1 примітки до ст. 289. Із цієї примітки випливає, що способом такого заволодіння (протиправного вилучення) може бути будь-який (таємний, відкритий, обман тощо) [1].

Об'єктивну сторону злочину складає сукупність двох взаємопов'язаних дій: самовільне незаконне заволодіння транспортного засобу та рух на ньому. Способи заволодіння можуть бути досить різноманітними: таємний, відкритий, шляхом обману або зловживання довірою, із застосуванням насильства або погроз його застосування. Але мета при цьому завжди переслідується єдина – скористатися транспортним засобом всупереч волі власника.

Незаконне заволодіння транспортними засобами вважається закінченим коли здійснено не лише захват транспортного засобу, але і використання його по цільовому призначенню, тобто, пересування на ньому. Моментом закінчення злочину є початок руху. Тривалість поїздки на кваліфікацію не впливає [6, с. 235].

Але виникає питання, можливо визнати незаконне заволодіння транспортними засобом випадки захвату транспортних засобів та їх пересування без увімкненого двигуна (буксирування, штовхання)? В законі нічого не говориться. І все ж таки, на думку багатьох вчених, незаконне заволодіння транспортними засобами буде закінченим з моменту пересування транспортного засобу з місця де воно знаходилось незалежно від характеру та енергетичного джерела такого руху.

У судовій практиці іноді зустрічаються випадки коли особа після заволодіння транспортним засобом та поїздки на ньому повертає його на місце. Чи містять такі дії всі ознаки незаконного заволодіння транспортними засобами? Безумовно містить, адже цей склад є формальним, такі дії потрібно розглядати як закінчений

злочин щодо незаконного заволодіння транспортним засобом. Факт його добровільного повернення може бути врахований як пом'якшуюча обставина, але не виключаючи вини.

Кримінально караним заволодіння транспортним засобом може бути визнано лише незаконне заволодіння транспортним засобом. Незаконність як ознака об'єктивної сторони злочину означає заволодіння чужим транспортним засобом. Воно є таким, якщо не є власністю винного, не знаходиться в його володінні, не закріплено за ним по роботі, і він не вправі ним розпоряджатися. Тобто не всяке самовільне використання транспортного засобу з метою поїздки може розглядатись як злочин. Якщо особа заволодіває транспортним засобом при наявності одного із зазначених вище підстав, то складу злочину не буде. Наприклад, не буде злочину в діях водія, за яким закріплено транспортний засіб, якщо він самовільно (без дозволу адміністрації) заволодіває ним для поїздки. Не підлягають кримінальній відповідальності за ст. 289 КК також особи, які не брали участі у вилученні транспортного засобу, але після заволодіння ним винною особою, здійснили поїздку на ньому [2].

Отже, проблема незаконного заволодіння транспортним засобом є досить актуальною в наш час. Кількість викрадених авто з кожним роком зростає приблизно на 8%, і на сьогодні складає 23% від загальної кількості кримінальних злочинів. Це впливає як на розвиток кримінальної злочинності так і на збільшення неправомірних дій в цілому. Для вирішення цієї ситуації держава повинна забезпечити ефективніший захист транспортних засобів їх власникам, шляхом встановлення сигналізаційної сітки, яка б попереджала про спроби незаконного заволодіння, сприяти посиленню роботи працівників ДАІ та ДПС, з метою виявлення можливих місць скоєння злочину, визначити на законодавчому рівні більш суворіші міри покарання за такі злочини для зникнення бажання їх вчиняти.

Література

1. Кримінальний кодекс України (зі змінами) // Відомості Верховної Ради України – 2001. – № 25-26. – Ст.131.
2. Про практику застосування судами України законодавства у справах про злочини неповнолітніх : Постанова Пленуму Вер-

ховного Суду України № 15 від 16 квітня 2004 р. // Постанови Пленуму Верховного Суду України у кримінальних справах (1973 – 2004). Офіційне видання / За заг. ред. В. Т. Маляренка. – К. : Верховний Суд України, 2004. – С. 186 – 193.

3. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / За ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. – 7-ме вид., переробл. та допов. – К. : Юридична думка, 2010. – С. 869-870.

4. Коржанський М. І. Кваліфікація автотransпортних злочинів / М. І. Коржанський, В. А. Мисливий – К. : Правова думка, 1996 р. – С. 52-53.

5. Коржанський М. І. Кваліфікація злочинів / М. І. Коржанський – К., 1998 – С. 97-99.

6. Іванов Ю. Місце незаконного заволодіння транспортними засобами в кримінальному законодавстві на сучасному етапі / Ю. Іванов // Право України – 1998. – №5 – С. 235-238.

УДК 340.63 (045) (043.2)

Конончик Ю. М.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Рибікова Г. В., старший викладач

МЕТОДИ РОЗПІЗНАВАННЯ СИМУЛЯЦІЇ ПСИХІЧНИХ ЗАХВОРЮВАНЬ З МЕТОЮ УНИКНЕННЯ ПОКАРАННЯ

Однією з актуальних проблем у судовій психіатрії є діагностика симуляції психічних захворювань у осіб, які притягуються до кримінальної відповідальності або відбувають покарання в установах кримінально – виконавчої системи .

Симуляцією психічного захворювання є свідомо удавана поведінка, що полягає в демонструванні неіснуючих ознак психічного розладу чи у штучному викликанні їх у себе за допомогою медикаментозних засобів [2, с. 236].

Дану проблему досліджувало досить багато видатних вчених таких як Акопов В. І., Попов В. Л., Марчук А. І. та Тогаєв М. М.

До стимулятивної поведінки деякі особи вдаються в разі їх