

3. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / За ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. – К.: Каннон, А.С.К., 2010. – 1104 с.

4. Кримінальне право України. Особлива частина / За ред. М. І. Бажанова, В. В. Сташиса, В. Я. Тація. – Київ-Харків: Юрінком Інтер, 2009. – 496 с.

УДК 343.3/.7(043.2)

Стороженко О. С., студентка,
Інститут підготовки кадрів для органів прокуратури України,
Національний юридичний університет ім. Я. Мудрого, м. Харків
Науковий керівник: Гізімчук С. В., к.ю.н., доцент

НЕЗАКОННЕ ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ: ПРОБЛЕМА ВИЗНАЧЕННЯ ОБ'ЄКТА ЗЛОЧИНУ

Незаконне заволодіння транспортним засобом – один із найбільш поширених злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту, тому правильна кваліфікація об'єкта цього злочину є запорукою призначення правопорушнику справедливого та співрозмірного покарання.

Загальновідомо, що незаконне заволодіння транспортним засобом – це злочин, що посягає на безпеку руху та власність особи. При цьому, важливою умовою безпечної роботи транспорту є дотримання всіма учасниками дорожнього руху встановлених правил, зокрема, порядку користування транспортними засобами. Незаконно заволодіваючи транспортним засобом, особа порушує цей порядок, чим створює у сфері дорожнього руху стан загрози для життя, здоров'я людей, інших охоронюваних законом цінностей. Крім того, злочинець позбавляє власника транспортного засобу можливості реалізувати свої права відносно нього, порушуючи таким чином норму ст. 41 Конституції України: «Ніхто не може бути протиправно позбавлений права власності». Визнання злочину таким, що посягає на два об'єкти неминуче призводить до наукових дискусій: чи не варто віднести незаконне заволодіння транспортним засобом до Розділу VI Особливої частини Кримінального кодексу України (далі – ККУ) – «Злочини проти власності»?

Прихильники кваліфікації будь-якого незаконного заволодіння (захоплення, угону) транспортного засобу як злочину проти власності зазначають, що він (транспортний засіб) є, в першу чергу, майном, правомочності щодо якого (володіння, користування, розпорядження) здійснюються порушуються навіть за відсутності прямої (дійсної) шкоди. В залежності від характеру діяння, способу його вчинення, мотиву та мети злочин пропонують кваліфікувати відповідно як крадіжку, грабіж або розбій. Однак у злочинах проти власності, які передбачають використання транспортного засобу за призначенням (на противагу його знищенню чи

пошкодженню), обов'язковою ознакою суб'єктивної сторони є корисливий мотив та мета. Водночас у примітці до ст. 289 ККУ зазначається, що незаконне заволодіння транспортним засобом може бути вчинене з будь-якою метою, тобто не тільки корисливою, але й, наприклад, для доставки вантажу, для того щоб доїхати до певного місця або просто покататися тощо. Тож віднесення цього злочину до злочинів проти власності призведе, на наш погляд, до появи прогалини в законодавстві.

Іншим аргументом проти кваліфікації незаконного заволодіння транспортним засобом як злочину проти власності є необґрунтоване зниження рівня суспільної небезпечності при дійсному посяганні на відносини з приводу безпеки руху. Припустимо, що особа з корисливою метою таємно заволодіває транспортним засобом, завдаючи власникові значної матеріальної шкоди у розмірі 250 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Кваліфікуючи це діяння за ст. 185 ККУ (крадіжка), суддя може призначити покарання у вигляді позбавлення волі на строк від трьох до шести років, хоча застосовуючи ст. 289 ККУ, він вже буде вимушений призначити покарання у вигляді позбавлення волі від п'яти до восьми років з конфіскацією майна або без такої. Передбачення у ККУ різного розміру покарань у вигляді позбавлення волі не є випадковим. Цим законодавець підкреслює вищий рівень суспільної небезпечності даного злочину, оскільки злочинець посягає не тільки на відносини власності, але й на ті, що забезпечують безпеку руху. Згідно до положень законодавства таких країн як США, Англія, Японія незаконне заволодіння транспортним засобом визнано злочином проти власності, але такий підхід, як видається, важко застосовувати на теренах України. Річ у тім, що в англо-американській правовій сім'ї прогалини в законодавстві заповнюються шляхом прийняття прецедентних рішень, тоді як за вітчизняним законодавством конкретні межі призначення покарання за суспільно-небезпечне посягання повинні бути чітко регламентовані окремою статтею ККУ.

Третій аргумент полягає у визначенні предмету злочинного посягання за ст. 289 ККУ. Відповідно до примітки до ст. 286 ККУ, під транспортними засобами слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби. Отже, заволодіння автобусом або пасажирським автопоїздом, що призначені для перевезення пасажирів, також буде кваліфікуватися за ст. 289 ККУ, але очевидно, що в даному випадку відносини власності не виступатимуть основним об'єктом посягання. Крім того, заволодіння вантажним автомобілем, автопоїздом або іншим транспортним засобом, для керування якого потрібне посвідчення водія на право керування транспортним засобом категорій «С» і «D» створює значно більшу загрозу настання суспільно-небезпечних

наслідків посягання на відносини, які забезпечують безпеку руху.

На завершення можна зробити висновок, що злочин, передбачений ст. 289 ККУ, а саме незаконне заволодіння транспортним засобом, є двооб'єктним, де відносини, які убезпечують дорожній рух, є основним безпосереднім об'єктом, а відносини власності – обов'язковим додатковим об'єктом. У зв'язку з цим приєднуємось до рішення щодо доцільності залишення у силі чинної редакції ст. 289 ККУ. При цьому зважаємо на вищий рівень суспільної небезпеки розглядуваного злочину в порівнянні зі злочинами проти власності та охоплення нормою ст. 289 ККУ ширшого кола випадків незаконного заволодіння транспортними засобами.

УДК 343.3/7(043.2)

Утєхіна І. С., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Малярчук Н. В., к.ю.н.

СЛУЖБОВІ ОСОБИ, УПОВНОВАЖЕНІ НА ВЧИНЕННЯ ПРОЦЕСУАЛЬНИХ ДІЙ НА БОРТУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

Кримінальне процесуальне законодавство України застосовується під час здійснення провадження щодо кримінальних правопорушень, вчинених на території дипломатичного представництва чи консульської установи України за кордоном, на повітряному, морському чи річковому судні, що перебуває за межами України під прапором або з розпізнавальним знаком України, якщо це судно приписано до українського порту [1].

Повітряні судна – це апарати, що підтримуються в атмосфері у результаті їх взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні (п. 79 ст. 1 Повітряного кодексу України), і належать до об'єктів цивільної авіації України [2].

Порядок кримінального провадження на території України визначається кримінальним процесуальним законодавством України, до складу якого входить Конституція України, міжнародні договори України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, КПК та інші закони України. Із системного аналізу КПК вбачається, що публічні засади є пріоритетними порівняно з інтересами окремих громадян. В Україні, як і в більшості країн світу, велика увага завжди приділялась процесуальним правам суб'єктів кримінального провадження. Проте інноваційні норми КПК та їх прив'язка до різних спеціальних підзаконних актів, які, по суті, спрямовані на гарантування виконання завдань