

з 2003 до 2011 року – 25 злочинів, відповідальність за які передбачені статтею 161 КК України [3].

Це дає змогу стверджувати, що формулювання статті 161 Кримінального кодексу унеможливило кримінальне переслідування підозрюваних у пропаганді національної та расової ворожнечі. Відкриті прояви ксенофобії (а тим паче словесні) практично неможливо довести в суді, оскільки потерпілій особі необхідно надати докази, що її права були порушені саме через її національну або расову приналежність. Останній звіт Європейської комісії проти расизму та нетолерантності по Україні (четвертий моніторинговий цикл) було ухвалено 8 грудня 2011 року і оприлюднено 21 лютого 2012 року. На підставі детального аналізу ситуації Комісія розробила низку рекомендацій, серед яких українській владі пропонується вжити низку заходів, спрямованих на посилення конституційних та інших положень, для протидії расизму та расовій дискримінації. За результатами оцінювання звіту України та альтернативних звітів щодо України з боку міжнародних організацій були сформульовані 19 зауважень та рекомендацій для України, 6 з яких стосувалися різних аспектів діяльності правоохоронних органів. Називалися, поряд з іншими, такі проблеми в діяльності правоохоронних органів: часте ігнорування міліцією повідомлень про расистські напади; расистське ставлення до іноземців з боку окремих співробітників правоохоронних органів; серед представників міліції і прокуратури відсутнє розуміння того, чому такі злочини є не лише злочинами проти конкретної особи, а спрямовані проти всього суспільного ладу; непряма дискримінація з боку правоохоронних органів (етнічний профайлінг – безпідставна перевірка документів у представників "видимих меншин", незаконне дактилоскопіювання та фотографування представників ромських громад) [4].

Можна з впевненістю констатувати, що у сфері криміналізації діянь, що вчиняються на ґрунті національної, расової чи релігійної ворожнечі, існує низка проблем, які відображаються у звітах і доповідях міжнародних інституцій та громадських організацій. Загальною тенденцією, яка спостерігалася протягом здійснення численних моніторингів, є низький рівень офіційних показників щодо правопорушень, скоєних на ґрунті нетерпимості. Тобто це означає, що показники не відображають реальну ситуацію в країні. Таким чином, основною проблемою протидії расизму та ксенофобії в Україні в ракурсі розслідування злочинів, що вчиняються з мотивів расової, національної чи релігійної нетерпимості, є проблема порушення кримінальної справи за відповідною статтею КК України.

### *Література*

1. Кримінальний кодекс України: Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, № 25-26, ст.131. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.
2. Кримінальний кодекс України: науково-практичний коментар / Ю. В. Баулін, В. І. Борисов, С. Б. Гавриш та ін., за заг. ред. В. В. Сташиса, В. Я. Тація. – К.: Концерн "Видавничий Дім "Ін Юре", 2006. – 1184 с.
3. Панькевич В.М. Проблемні аспекти об'єктивної сторони злочину, закріпленого у ст. 161 КК України // Вісник Запорізького юридичного інституту. – 2005. – №2. – Ст. 164-170.
4. Заключні зауваження Комітету з ліквідації расової дискримінації ООН: Україна, прийняті на 47 сесії 8 серпня – 2 вересня 2011 року. Код документу: CERD/C/UKR/CO/19-21. Режим доступу: <http://www2.ohchr.org/english/bodies/cerd/cerds79.htm>.

УДК 343.241

**Юзікова Н.С.,**  
к.ю.н., доцент,

Дніпропетровський національний університет ім. Олеся Гончара,  
м. Дніпропетровськ, Україна

### **КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА НЕПОВНОЛІТНІХ, ЩО ВЧИНЯЮТЬ НЕЗАКОННЕ ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ (СТ. 289 КК)**

Проблема безпеки функціонування та експлуатації транспорту до якої належить "Незаконне заволодіння транспортним засобом" (ст. 289 КК) є складним феноменом, що вимагає інтеграції багатьох галузей знань і, зокрема, юридичної науки для поглибленого дослідження природи цих злочинів, особливостей їх кримінологічної характеристики та запобігання.

Результати визначення науково обґрунтованих кримінологічних характеристик злочинів неповнолітніх проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, особистості неповнолітніх, що вчиняють незаконне заволодіння транспортним засобом повинні сприяти вдосконаленню відповідних споріднених характеристик для використання їх працівниками правоохоронних органів та правосуддя.

Кримінологічна характеристика особистості неповнолітніх, що вчиняють незаконне заволодіння транспортним засобом є надійним компасом на шляху відшукування, перевірки та уточнення даних, що складають характеристику систему заходів запобігання та протидії цим злочинам.

Вивчення неповнолітньої особи, винної у вчиненні злочину передбачено ст.289 КК, риси якої значною мірою несуть на собі типологічні властивості суб'єктів злочинів як проти власності так і необережних злочинів, має здійснюватися на ґрунті загального поняття особи злочинця. Метою такого дослідження є напрацювання засобів запобігання злочинності неповнолітніх шляхом з'ясування якостей неповнолітніх, шляхів та механізму формування суспільно неприйнятної поведінки, дослідження причин, механізму та змісту такої поведінки

Особа злочинця, який вчинює злочин проти безпеки дорожнього руху, повинна розглядатися через структуру, в якій повинні виокремлюватися такі основні характеристики, як соціальні, вікові, рольові, психофізичні, моральні, психологічні та інші.

Проілюструємо кримінологічну характеристику особистості неповнолітніх, що вчинили незаконне заволодіння транспортними засобами (ст. 289 КК) у таблиці, відповідно даних Державної судової адміністрації України.

		2008	2009	2010	2011	
Засуджено осіб, які скоїли злочин у віці	від 14 до 16 років	115	124	90	92	
	від 16 до 18 років	487	434	355	322	
	усього	602 (6%)	558 (6,5%)	445 (4%)	414 (4,8%)	
Із них	Виховувались	Дівчат	4	11	2	7
		У родині з одним з батьків	224	249	206	204
		У школі інтернаті, дитячому будинку	10	10	9	13
		Поза родиною	35	21	17	15
	учні школи, ліцею, коледжу, гімназії	264	257	223	205	
	студенти навчального закладу	61	88	55	48	
	працевдатні, які не працювали і не навчались	229	192	136	145	
	Мали освіту	Професійно-технічну	15	14	17	8
		Повну загальну середню	136	81	73	92
		Базову загальну середню	379	398	301	272
		Початкову загальну	70	63	50	40
		Без освіти	2	2	4	2
	Вчинено у стані алкогольного сп'яніння	224	195	144	147	
	наркотичного		1		1	
	Скосно у групі з неповнолітнім	263	223	170	176	
	У групі з дорослим	189	189	167	143	

Спостерігається тенденція до поступового зниження питомої ваги злочинів передбачених ст. 289 КК. Так у 2008 році було засуджено 10078 неповнолітніх осіб за вчинення злочинів, з яких за ст. 289 – 602 особи, що становить 6% від загальної кількості. У 2011 році було засуджено 8686 неповнолітніх, питома вага осіб засуджених за ст. 289 КК становить 4,8%.

Демографічна характеристика осіб, що вчинили незаконне заволодіння транспортним засобом показує, що більшість винних – це особи чоловічої статі (98,3 %). Зберігається стабільна тенденція щодо переваги серед осіб, винних у цих злочинах за віковою категорією – 16-18 років – 78 %, у той час особи 14 – 16 років становлять 22 %. Поясненням цієї тенденції є зростання кількості молодих людей 16 – 18 років, які прагнуть керувати транспортними засобами не тільки з корисливих мотивів, а й за для демонстрації особистого престижу тощо.

Також слід зазначити, що переважна кількість досліджуваних злочинів вчиняється неповнолітніми у групі їх питома вага становить – 77%. Значна кількість неповнолітніх перебуває у стані алкогольного сп'яніння при вчиненні незаконного заволодіння транспортним засобами (36%).

Важливе значення для визначення типологічних рис суб'єктів цих злочинів має так званий рольовий фактор. Неповнолітні, які є учнями шкіл, гімназій ( становлять майже половину – 46% від усіх неповнолітніх засуджених за ст.289 КК), що вчиняють незаконне заволодіння транспортним засобом. Ці особи під час експлуатації, переважно, нездатні правильно і своєчасно оцінити небезпечну обстановку в силу браку досвіду. Тому вони становлять небезпеку не тільки, як особи, що посягають на чужу власність, а й як особи, що не маючи достатнього водійського досвіду, можливо ставлять під загрозу життя і здоров'я інших осіб. Орієнтація суб'єктів порушення правил безпеки дорожнього руху може бути охарактеризована як легковажне або безвідповідальне ставлення до таких цінностей, як здоров'я і життя людей. При цьому дефекти правосвідомості, як правило, обумовлюються свідомим нехтуванням нормами безпеки чи невмінням керуватися ними.

Підсумовуючи, зазначимо, що дослідження кримінологічних особливостей щодо типологічних рис неповнолітніх злочинців дозволяє розробити своєрідні моделі суб'єктів цих злочинів, що забезпечують науково обґрунтований, надійний процес виявлення кола осіб правопорушників. Таким чином, особа неповнолітнього злочинця відображає комплекс ознак особи, властивостей, зв'язків, відносин, моральний, духовний світ у взаємодії із соціальними й індивідуальними життєвими умовами, тією чи іншою мірою, що впливають на вчинення злочину та сприяють роз-

робці конкретних ефективних заходів запобігання та протидії незаконному заволодінню транспортними засобами неповнолітніми особами.

УДК 343.9 (043.2)

**Ярмыш Н.Н.,**  
д.ю.н., профессор,  
Национальная академия прокуратуры Украины, г. Киев, Украина

### **ПРЕДЕЛЫ ПРАВОМЕРНОСТИ НЕОБХОДИМОЙ ОБОРОНЫ ОТ НЕЗАКОННОГО ЗАВЛАДЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ**

Анализ практики применения Уголовного кодекса Украины в отношении лиц, осуществляющих акт необходимой обороны, свидетельствует о значительном количестве ошибок, которые допускаются при оценке соответствующих ситуаций. Зачастую они проистекают из невнимания к признакам ст. 36 УК Украины, неумения (или нежелания) вникать в смысл каждого слова закона, доискиваться до тонкостей их значения.

Одной из распространенных ошибок является мнение, будто бы необходимая оборона возможна только от нападений – при защите жизни и здоровья человека. Между тем, статья 36 говорит вовсе не о нападении, а о посягательстве на права и интересы, причем не только самого лица, которое защищается или других лиц, но и на соответствующие блага, принадлежащие обществу и государству (ч. 1 ст. 36 УК Украины). Из этого со всей очевидностью следует, что право на необходимую оборону дают и посягательства на собственность. Нельзя только забывать, что необходимая оборона возможна лишь от посягательств, общественная опасность которых достигает меры преступления. Посягательства на транспортное средство дают право необходимую оборону, поскольку к мелким хищениям (административным деликтам) отнесены быть не могут.

Игнорирование того факта, что лицо причинило кому-либо вред в процессе необходимой обороны, приводит к непростительным судебным ошибкам, в частности квалификации содеянного по ст. 115 УК Украины "Умышленное убийство". На самом же деле, если установлено, что состояние необходимой обороны имело место, то, даже в случае причинения посягающему смерти, самое неблагоприятное, что может ожидать человека отражавшего посягательство – это лишение свободы сроком на два года. Именно таков максимум санкции статьи 118 УК Украины

"Умышленное убийство при превышении пределов необходимой обороны...". Наказание за умышленное тяжкое телесное повреждение в случае превышения пределов необходимой обороны (ст. 124 УК Украины), соответственно, еще мягче – максимум два года ограничения свободы. Понятно, что если пределы необходимой обороны не превышены, то лицо вообще не подлежит уголовной ответственности.

Что касается умышленного причинения смерти либо тяжкого телесного повреждения при защите от попытки завладения транспортным средством, то это всегда – превышение пределов необходимости. Понимание признаков превышения (ч. 3 ст. 36) – это тоже серьезная проблема практических работников. Определенная их часть пребывает в заблуждении, считая, что в состоянии необходимой обороны причиненный вред может быть признан правомерным только при условии, что он меньше, чем тот вред, которым грозило нападение. На самом деле это не так: причиненный вред может быть и равным вреду предотвращенному, и даже большим по сравнению с ним. Это легко обнаруживается при тщательном изучении законодательного определения. Ведь первый вариант превышения пределов необходимой обороны (сейчас нас интересует именно он) описан в ч. 3 ст. 36 КК Украины как "причинение тяжкого вреда, который явно не соответствует опасности посягательства". Именно слово "явно" констатирует, что "неявный", но все-таки дисбаланс предотвращенного и причиненного вреда позволяет рассматривать последний как не выходящий за пределы необходимости. Поэтому, например, при соблюдении всех остальных условий правомерности необходимой обороны, женщина имеет право причинить смерть, защищаясь от посягательства насильника. Несмотря на то, что жизнь является более ценным благом, чем честь и половая свобода, эти неотъемлемые людские ценности все же вполне сопоставимы, между ними нет резкого – явного – несоответствия. А вот между собственностью и жизнью такое несоответствие очевидно. Никакое имущество нельзя признать большей ценностью, чем жизнь или здоровье человека (во всяком случае, если говорить о тяжком телесном повреждении). Поэтому причинение смерти при защите от посягательства на транспортное средство подлежит квалификации по ст. 118 УК Украины "Умышленное убийство при превышении пределов необходимой обороны...", а причинение тяжких телесных повреждений при аналогичных обстоятельствах – по ст. 124 "Умышленное причинение тяжких телесных повреждений при превышении пределов необходимой обороны".

Возникает вопрос, как следует квалифицировать причинение средней тяжести или легких телесных повреждений, если они являются ре-