

ТЕОРІЯ І ПРАКТИКА ПРАВООХОРОННОЇ ДІЯЛЬНОСТІ



I.M. АНДРІЮЩЕНКО

Національний університет внутрішніх справ

УДК 343.71+343.346

ОБ'ЄКТ НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ: ТРАНСПОРТНА БЕЗПЕКА ЧИ ВЛАСНІСТЬ?

Визначено основний безпосередній об'єкт незаконного заволодіння транспортним засобом і місце складу цього злочину в структурі Особливої частини Кримінального кодексу України.

Вчення про об'єкт злочину є одним з найважливіших у теорії кримінального права. Точне визначення об'єкту має важливе теоретичне і практичне значення, адже об'єкт є вихідним при кваліфікації діяння, дозволяє відмежувати його від суміжних злочинів, визначити соціально-правову сутність злочину.

Цей елемент складу незаконного заволодіння транспортними засобами характеризувався у роботах Н.А. Бондаренко та В.Т. Дзюби, В.І. Касинюка та З.Г. Корчевої, М.Й. Коржанського, В.А. Мисливого, Р. Шупаківського та інших дослідників. Питання, що розглядаються у статті, вказаними авторами були поставлені, але до кінця не вирішені, а деякі з них вирішені, на наш погляд, неправильно.

Об'єктом незаконного заволодіння транспортним засобом, на думку законодавця, є безпека руху та експлуатації транспорту. Це витікає з місця складу цього злочину, а точніше, з місця кримінально-правової заборони на його вчинення у структурі Особливої частини КК. Традиційно український законодавець розміщує статтю про заборону цього злочину у розділі, що стосується охорони громадської безпеки, але це рішення викликає заперечення. Метою публікації є аргументація висновку про доцільність перегляду усталених поглядів на об'єкт незаконного заволодіння транспортним засобом та на місце складу цього злочину в системі Особливої частини кримінального права.

Громадська безпека, як об'єкт кримінально-правової охорони, є надзвичайно складним соціальним феноменом. У загальних рисах його можна визначити як стан суспільства чи якоїсь невизначеної, але більш-менш великої сукуп-

ності громадян (громади), що характеризується відсутністю для них зовнішніх загроз. Це, так би мовити, свобода від загроз, відсутність небезпеки. Громадська безпека є необхідною умовою життєдіяльності як громади так і кожного, хто до неї входить, тому визнається значною соціальною цінністю. Про велику цінність громадської безпеки свідчать жорсткі кримінально-правові санкції, встановлені кримінальним законом за її порушення.

Кримінально-правова норма про відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом розміщена, як зазначалось, у розділі XI Особливої частини КК "Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту" (ст.289). Це означає, що основним безпосереднім об'єктом такого злочину слід вважати безпеку руху та експлуатації транспорту. Навіть у першому приближенні до вирішення питання про основний об'єкт злочину, що розглядається, виникає сумнів щодо правильності віднесення цього злочину до числа так званих "транспортних".

Справді, якщо послідовно проводити ідею, а вона ніколи ніким не спростовувалась, що основний безпосередній об'єкт – це та цінність, заради охорони якої формулюється певна кримінально-правова заборона, і саме ця цінність у всіх без винятку випадках потерпає від злочину, котрий розглядається, то висновок про те, що транспортна безпека є основним безпосереднім об'єктом незаконного заволодіння транспортним засобом, визнати правильним неможливо. З цього приводу М.Й. Коржанський прямо зазначає, що головною суспільною сутністю цього злочину є позбавлення власника можливості володіти, користуватися і

ропоряджатися транспортним засобом як своїм майном, отже "незаконне заволодіння чужим транспортним засобом є посяганням на відносини власності" [1, с.85].

Як свідчать кримінологічні реалії сьогодення, зокрема, масштаби розповсюженості цього злочину, значні майнові збитки та моральні страждання, що спричиняються власникам транспортних засобів незаконними діями викрадачів, намагання держави максимально скоротити число випадків незаконного заволодіння транспортними засобами, законодавець, формулюючи статтю 289 КК, менш за все думав про забезпечення у такий спосіб транспортної безпеки.

Далі, для всякого, хто більш-менш знайомий з ситуацією навколо проблеми крадіжки чужого транспорту, ясно, що у більшості випадків викрадачі не створюють ніякої загрози громадській безпеці, оскільки, як правило, володіють набагато вищим рівнем майстерності водіння транспорту та його експлуатації, ніж власники транспортних засобів, що їх позбулися. Засоби масової інформації повідомляють, що до складу організованих груп угонщиків входять, як правило, висококласні водії, навіть спортсменорозрядники з автоспорту, 64,3 % угонів здійснюють водії-професіонали [2]. Тому говорити про те, що злочинець, що незаконно заволодів чужим авто чи мотоциклом, завжди створює небезпеку для оточуючих, для інших учасників руху, щонайменше несерйозно. Є підстави стверджувати зовсім протилежне. Позбавляючи реальної можливості керувати транспортним засобом водія-невдаха, п'янищо чи наркомана, зловмисник навіть "оздоровлює" безпеку руху та експлуатації транспорту.

У чому ж причина такої впертості законодавця при вирішенні питання про об'єкт цього злочину та таку, що витікає з цього саму кримінально-правову його природу? Таких причин декілька. По-перше – це своєрідна законодавча традиція, по-друге, законодавця деякою мірою збив з пантелику предмет злочину - транспортний засіб, який є обов'язковою ознакою більшості транспортних злочинів. До речі, подібні ситуації трапляються при законодавчому врегулюванні й інших питань, наприклад, без належних підстав у новому КК такий злочин, як придбання та збут майна, що здобуте злочинним шляхом, перенесено з числа злочинів проти моральності до злочинів проти власності лише через схожість предметів злочину. По-третє, і це основне, "ведмежу" послугу законодавцю у цьому випадку надала теорія кримінального права. Замість того, щоб ґрунтовно розібратись у цьому складному питанні, більшість авторів стала на шлях коментування та апологетики сумнівного законодавчого рішення. Так, характеризуючи суспільну небезпечність угону транспортного засобу, представники доктрини стверджують, що (мовою оригіналу): «...общественная опасность рассматриваемого преступления определяется тем, что управление угнанными транспортными средствами совершается с нарушением Правил дорожного движения, превышением скорости, проездом запрещающих сигналов и знаков, неправильным использованием световыми приборами, что создает реаль-

ную угрозу безопасности движения и подвергает опасности жизнь и здоровье граждан...» і далі «При угоне виновный может не знать о возможных неисправностях транспортного средства, что также создает вероятность наступления вредных последствий» [3, с.44].

Все згадане вище може трапитись, але трапляється далеко не завжди, тобто безпека руху та експлуатації, як об'єкт злочину, страждає не в усіх випадках, а лише іноді. Як зазначалося, вже цього досить, щоб дійти висновку, що транспортна безпека є додатковим, причому факультативним об'єктом злочину, що розглядається.

Сучасні кримінологічні реалії, зокрема, слідчо-судова практика, свідчать про те, що чужим транспортним засобом, яким незаконно заволодів злочинець, через деякий час починає керувати особа, що легально придбала цей засіб, тобто ця особа з точки зору участі у дорожньому русі нічим не відрізняється від решти його учасників. За однією з кримінальних справ група шахраїв відкрила комісійний магазин через який продавала отримані шляхом обману довірливих власників їх престижні автомобілі іноземного виробництва. Постає риторичне питання, яким чином у цьому випадку порушувалась безпека дорожнього руху?

Мабуть, відчуваючи це, деякі дослідники ще за часів дії попереднього КК мимоволі відносили цей злочин до майнових. Так, в одному виданні відповідний підрозділ мав таку назву (мовою оригіналу) «Преступления, посягающие на безопасное функционирование транспорта и на право собственности субъектов транспортных средств» [4, с.378]. Не беручи до уваги вельми дивну редакцію назви цього підрозділу (суб'єкти транспортних засобів) відзначимо, що у автора мали місце сумніви щодо природи незаконного заволодіння транспортним засобом.

Подібні сумніви вбачаються і у висновках інших авторів. Так, Н.А. Бондаренко та В.Т. Дзюба, намагаючись виправдати місце цього злочину у системі Особливої частини КК 1960 року, стверджували, що «общественная опасность угона транспортных средств заключается в том, что неконтролируемое использование источника повышенной опасности *может* (виділено нами) повлечь вредные последствия, связанные с причинением материального ущерба, телесных повреждений, а иногда и гибелью людей», але далі підкреслювали, що «...при угоне транспортных средств нарушается право собственности...» [5]. На жаль, автори не вказали, що право власності страждає від цього злочину завжди, навіть тоді, коли транспортний засіб вивуває із сфери власності особи лише на деякий час, адже і в цьому випадку порушується право володіння ним.

Дивує з цього приводу позиція авторів останніх, "свіжих" публікацій, здійснених на основі нового КК України. Так Р. Шупаківський стверджує, що безпосереднім об'єктом цього злочину є "економічні відносини власності", але "головним безпосереднім об'єктом незаконного заволодіння транспортним засобом є безпека дорожнього руху" [6, с.101]. Знову та ж пісня про мудрість законодавця замість тверезого наукового аналізу ситуації

Викладене дозволяє зробити висновок, що основним

безпосереднім об'єктом злочину, передбаченого статтею 289 КК "Незаконне заволодіння транспортним засобом", є не безпека руху та експлуатації транспорту, а власність. Транспортна ж безпека виступає лише додатковим факультативним об'єктом цього злочину поряд з іншими цінностями – особистою безпекою, здоров'ям та іншими. Цей висновок поступово проникає до свідомості сучасних дослідників [7], але, на жаль, дуже повільно.

Щодо власності, як об'єкту кримінально-правової охорони, в літературі сьогодні можна виділити три основні точки зору. Прибічники першої стверджують, що власність – це стан фактичного привласнення речей, економічні відносини власності, тобто бачать в ній лише соціально-економічний бік. Дехто вважає, що кримінальний закон захищає не власність, а право власності [8, с.13; 9, с.368].

Найбільш аргументовано видається третя точка зору з цього приводу, а саме – об'єктом кримінально-правової охорони є власність, як сукупність реального привласнення речі та права на цю річ. Перше виступає економічним ядром, а друге – юридичною оболонкою [10, с.28]. При цьому, у відповідності до Конституції України та Закону України "Про власність", об'єктом кримінально-правової охорони є всі форми власності у рівній мірі.

Лише власність будь-якої форми на транспортний засіб, у всіх без винятку випадках, страждає при протиправному заволодінні ним. На нашу думку, відповідна кримінально-правова норма встановлювалась саме з метою охорони власності на транспортні засоби. При цьому законодавець не усвідомив цю обставину, а кримінально-правова доктрина не сприяла такому усвідомленню, тому відповідна кримінально-правова норма й опинилась у розділі XI Особливої частини КК.

Як відомо, об'єкт злочину визначає місце кримінально-правової заборони на його вчинення у системі Особливої частини кримінального права та законодавства. Тому статтю, що закріплює цю норму, слід перемістити з розділу "Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту" до розділу "Злочини проти власності". Щось подібне трапилось із складом злочину, передбаченого статтею 188 КК "Викрадення шляхом демонтажу елементів електричних мереж". Враховуючи виключну небезпечність цього злочину, широкую його розповсюдженість та специфіку предмету, законодавець вирішив відокремити цей вид незаконного заволодіння чужим майном у самостійну норму та розмістити її у розділі "Злочини проти власності". До речі, за Кримінальним кодексом Республіки Беларусь угон транспортного засобу, навіть без мети його викрадення, є злочином проти власності (ст.214) [11]. Угон же, за наявності такої мети, є викраденням з усіма кримінально-правовими наслідками цього рішення.

Обов'язковою ознакою незаконного заволодіння транспортним засобом є предмет цього злочину. Характеризуючи цю ознаку складу злочину, ми виходимо з того, що предметом злочину є річ матеріального світу з певними ознаками, вказаними у законі чи такими, що однозначно витікають з його змісту, пов'язане існуванням цього складу

злочину. У ст.289 КК йде мова про заволодіння транспортним засобом. Практично у всіх опрацьованих нами публікаціях за темою, характеристика предмету зводиться до коментарю поняття транспортного засобу, яке дається у примітці до статті 286 КК "Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами". Це пояснюється тим, що автори цих коментарів вважають, що основним об'єктом розглядуваного злочину є транспортна безпека.

Якщо ж виходити з того, що основним об'єктом цього злочину є власність, то характеристику його предмета слід розпочинати з аналізу властивостей чужого майна, як предмета викрадення, а вже потім додатково аналізувати специфічні ознаки цього предмету. В теорії кримінального права майже одностайно виділяють наступні ознаки предмету викрадення:

- 1) фізичну - підкреслюючи, що предметом викрадення є лише речі матеріального світу, а не ідеї, а також право на майно, виражене у документі чи легітимізаційному знаці;
- 2) соціальну – яка означає, що ця річ є продуктом трудових зусиль, опредмечена робочою силою;
- 3) економічну – тобто наявність вартості цієї речі, вираженої в її ціні;
- 4) юридичну – яка має дві складові, а саме: а) річ когось належить на законних підставах і б) вона (річ) є чужою для суб'єкта злочину.

Усі ці ознаки притаманні й предмету незаконного заволодіння транспортним засобом. Разом з тим, слід відокремити специфічні його ознаки. На перший погляд це не повинно становити проблем, оскільки в примітці до ст.286 КК роз'яснюється, що "тіл транспортними засобами слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і троллейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби". Однак, законодавець одне невідоме виразив через два інших невідомих поняття – "самохідні машини" та "інші механічні транспортні засоби". Пленум Верховного Суду України в п.6-1 постанови від 24.12.1982 р. №7 (з наступними змінами) "Про практику застосування судами України законодавства у справах про автотранспортні злочини" роз'яснення цього поняття по суті не дав, а для чогось, як він це нерідко робить в своїх постановках, лише повторив те, що й так викладено в примітці до ст.215 КК.

Поняття "транспортного засобу" слід формулювати не шляхом переліку їх видів – такий перелік ніколи не може бути вичерпним, а через виділення їх суттєвих, необхідних та достатніх ознак, які виділяються з аналізу нормативних актів у галузі безпеки дорожнього руху. Сукупність цих ознак свідчить, що транспортні засоби призначені для використання на шляхах загального користування.

Саме у цьому напрямку доцільно повести подальші теоретичні розвідки щодо характеристики об'єктивних ознак незаконного заволодіння транспортним засобом.

Підсумовуючи сказане, ще раз зазначимо, що родовим об'єктом незаконного заволодіння транспортним засобом є власність, а основним безпосереднім об'єктом – конкретна

форма власності; предмет цього злочину, транспортні засоби, має всі ознаки чужого майна та додатково характеризується специфічними ознаками, закріпленими у примітці до ст.286 КК, яка носить комплексний характер, тобто розповсюджується на ряд статей КК; з огляду на те, що основним безпосереднім об'єктом цього злочину є власність, а не транспортна безпека, доцільно перенести кримінально-правову заборону на вчинення цього злочину до розділу VI "Злочини проти власності".

ЛІТЕРАТУРА

1. Коржанський М.Й. Визначення окремих понять у Кримінальному кодексі України // Право України. -2002. - № 10. -С.83-88.
2. http://www.ipolis.ru/sign/ugon/ugon_carakter.htm - 15.07.2003.
3. Касьянук В.И., Корчева З.Г. Вопросы квалификации транспортных преступлений. -К.: УМК ВО, 1988. -70с.
4. Коржанський М.Й. Кваліфікація злочинів. -К.: Юрінком-Інтер, 1998. -415 с.

5. Бондаренко Н.А., Дзюба В.Т. Квалификация преступлений против общественного порядка и общественной безопасности. -К.: НИИ РИО КВШ, 1990. --70 с.

6. Шулаківський Р. Визначення об'єкта і предмета незаконного заволодіння транспортним засобом // Право України. -2003. -№ 4. -С.101-102.

7. Пасенюк О.М. Кримінальна реформа // Юридичний вісник України. -№ 10. -16.11.2001.

8. Матышевский П.С. Ответственность за преступления против социалистической собственности. -К.: Вища школа, 1983. -175 с.

9. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України /Під ред. С.С. Яценка. -К.: А.С.К., 2002. - 934 с.

10.Смельянов В.П. Кваліфікація злочинів проти власності. -Х.: Рубікон, 1996. -112 с.

11. Уголовный кодекс Республики Беларусь -Минск: Изд-во «Амалюфея», 1999. -314 с.

Надійшла до редколегії 11.02.2004

АНДРЮЩЕНКО И.Н. ОБЪЕКТ НЕЗАКОННОГО ЗАВЛАДЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ: ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ИЛИ СОБСТВЕННОСТЬ?

Определен основной непосредственный объект незаконного завладения транспортным средством и место состава этого преступления в структуре Особой части Уголовного кодекса Украины.

ANDRUSHCHENKO I.N. OBJECT ILLEGAL CAPTURE THE VEHICLE: TRANSPORT SAFETY OR THE PROPERTY?

The basic direct object illegal capture by a vehicle and a place of structure of this crime in structure Special parts of the criminal Code of Ukraine is determined.

УДК 343.851:004.7

Л.В. БОРИСОВА

Национальный университет внутренних дел

КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ПРОФИЛАКТИКА МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМПЬЮТЕРНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Рассмотрены основные проблемы компьютерных преступлений и их профилактики.

В современном международном праве существует понятие именно обязанности государств сотрудничать друг с другом и с ООН. До 1945 года это сотрудничество зависело от их доброй воли, а с принятием Устава ООН, основными принципами обязанности государств сотрудничать друг с другом и ООН стали: во-первых, то, что необходимость поддерживать мир и обеспечивать безопасность можно только посредством сотрудничества в разных сферах международной жизни; во-вторых, современные проблемы настолько усложнились, что в одиночку их решать уже практически невозможно [1, с.69].

Современное международное право полагает, что мировое сообщество состоит из независимых государств,

обязательными атрибутом которых является собственная территория, на которой государство осуществляет полную юрисдикцию.

Соглашение о правах и обязанностях государств, принятое в 1993 г. в Монтевидео утверждает, что государство, будучи «представителем международного права», должно обладать постоянным населением, определенной территорией, правительством, возможностью устанавливать отношения с другими странами. Государство «характеризуется объективно присущим ему особым политико-юридическим свойством – суверенитетом» [2, с.166] и «каждое государство обязано уважать суверенитет других участников системы, то есть их право в пределах собст-