

О. Ф. Бантишев,
кандидат юридичних наук, професор
Б. В. Романюк,
кандидат юридичних наук, доцент

ЗАХОПЛЕННЯ ЗАРУЧНИКІВ ШЛЯХОМ ВЧИНЕННЯ ЗЛОЧИНУ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

У статті міститься порівняльний аналіз дослідження складу злочину захоплення заручників і деяких злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту, які можуть одночасно здійснюватися захоплювачами людей і використовуватися як спосіб здійснення цього злочину.

У процесі дослідження автори визначають основні проблеми правової регламентації цих складів злочинів, звертають увагу на певні труднощі при кваліфікації. Формулюють пропозиції щодо вирішення виявлених проблем і подальшому розвитку кримінального і кримінально-процесуального законодавства України.

Ключові слова: захоплення заручників, дорожній рух, транспорт, злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту, кримінальне законодавство.

Постановка проблеми та її актуальність.

На сучасному етапі розвитку української держави і докорінних змін політичного та соціально-економічного устрою різко загострилися суперечності у суспільстві, триває політична боротьба, ускладнюється криміногенна обстановка, яка найчастіше призводить до насильницьких дій. Це підриває демократичні засади державотворення і стає загрозою для її безпеки.

Захоплення заручників (ст. 147 КК України) є одним із видів насильницьких злочинів, яке здійснюється як самостійно, так і в сукупності з іншими злочинами. Воно є суспільно небезпечним діянням, загроза якого ще більше зростає в Україні в умовах воєнних дій на територіях Криму та Донбасу, незаконного розповсюдження зброї, вибухових речовин тощо.

Підвищена суспільна небезпека цього кримінального діяння полягає у тому, що шляхом захоплення заручників можливе вчинення таких злочинів проти основ національної безпеки України, як державна зрада, посягання на життя державного чи громадського діяча, перешкодження законній діяльності Збройних Сил України та інших військових формувань.

Шляхом захоплення заручників (заручника) можуть вчинятися й такі злочини проти миру, безпеки людства та міжнародного правопорядку, як посягання на життя представника іноземної держави або злочини проти осіб та установ, що мають міжнародний захист. Це й надає цьому злочину додаткової суспільної небезпеки.

У зв'язку з тим, що ще в минулому столітті набуло поширення захоплення заручників та вчинення інших злочинів на повітряних суднах, в 1963 році в м. Токіо була прийнята Конвенція ООН «Про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна», до якої приєдналася й Україна. У п. 2 ст. 3 Конвенції відмічається, що юрисдикція при вчиненні правопорушення на борту судна належить державі, де це судно зареєстроване [1].

Отже, це багатооб'єктний злочин, який одночасно у залежності від способу і мети захоплення заручників (заручника) може одночасно посягати на життя та здоров'я особи (осіб), на громадську безпеку, у тому числі безпеку руху та експлуатації транспорту.

Враховуючи обмеженість для статейного викладу матеріалу, зупинимося тут лише на дослідженні питань нормативного регулювання діянь щодо захоплення заручників, які пов'язані із посяганням на безпеку руху та експлуатації транспорту.

Захоплення або тримання особи як заручника визнані злочином Міжнародною конвенцією про захоплення заручників, прийнятою XXXIV сесією Генеральної Асамблеї ООН 18 грудня 1979 року [2].

Вперше кримінальна відповідальність в Україні за вказаний злочин була передбачена Указом Президії Верховної Ради УРСР ві 31 липня 1987 року № 4392-11, який доповнив Кримінальний кодекс 1960 року ст. 123-1 «За-

хоплення заручників». Ця стаття була внесена до глави цього кодексу, яка передбачала відповідальність за злочини проти життя, здоров'я, волі і гідності особи [3].

У чинному Кримінальному кодексі України 2001 року (далі – КК України) законодавець відніс захоплення заручників до розділу III «Злочини проти волі, честі та гідності особи».

Аналіз досліджень і публікацій. Питанням удосконалення кримінально-правового регулювання кримінальної відповідальності за захоплення заручників та суспільних відносин у сфері руху та експлуатації транспорту протягом багатьох років присвячено чимало праць цілим рядом поколінь як вітчизняних (М. О. Акімов, В. П. Ємельянов, С. В. Бабанін, В. П. Бахін, В. І. Борисов, С. В. Гізімчук, В. В. Голіна, О. О. Дудоров, В. В. Ємельяненко, М. Й. Коржанський, О. М. Костенко, О. М. Котovenko, С. Я. Лихова, Я. В. Матвійчук, М. І. Мельник, В. А. Мисливий, В. І. Осадчий, В. П. Панов, А. С. Політова, В. Я. Тацій, Є. Б. Тітов, Г. В. Щербакoва, Р. В. Щупаківський), так і зарубіжних науковців (Г. Габібова, С. М. Гаджієв, Л. Гаухман, А. В. Діамантов, А. І. Долгова, І. А. Журавльов, В. Е. Квашиc, В. С. Коміссаров, А. С. Кузьміна, Б. А. Куринов, В. В. Лук'янов, С. Максимов, А. В. Наумова, Г. В. Овчиннікова, В. А. Осипов, Р. Х. Рахімов, О. Ю. Резепкін, А. М. Хоменко) та багатьох інших авторів.

Напрацювання науковців були спрямовані на комплексне дослідження теоретичних проблем відповідальності за захоплення заручників, удосконалення правового регулювання суспільних відносин у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту та досконалення правового регулювання відповідальності за вчинення цих діянь тощо.

Але при прийнятті нового Кримінального кодексу України (2001 р.) не вдалося втілити всі ці багатолітні напрацювання юридичної науки у новому законодавстві, у тому числі й з причин неоднотайності думок правознавців щодо чіткого визначення в деяких нормах кримінального закону об'єкту, предмету злочинних посягань, посилення відповідальності за окремі кримінальні діяння з кваліфікуючими ознаки і т. ін. Тому сказане спонукає до подальших наукових досліджень.

Метою дослідження є аналіз наукових праць, чинного кримінального законодавства, а також слідчої та судової практики, які стосуються вищезазначених та інших спірних і проблемних аспектів кримінально-правової охоро-

ни громадської безпеки, свободи та особистої недоторканності людей при захопленні їх як заручників та кримінально-правового регулювання суспільних відносин у діяльності транспортної сфери для внесення відповідних пропозицій щодо їх можливого вирішення.

Виклад основного матеріалу. Як уже було сказано, захоплення заручників здійснюється як самостійно, так і в сукупності з іншими злочинами, у тому числі з кримінальними правопорушеннями, які посягають на безпеку руху та експлуатації транспорту. Воно супроводжується захопленням (заволодінням) транспортних засобів, транспортної інфраструктури, їх пошкодженням, які слугують місцем вчинення цього злочину, утриманням заручників, їх транспортуванням тощо. Кримінально-правова заборона цих діянь найперше передбачена ст.ст. 278 (Угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна), 279 (Блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства), 280 (Примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків), 289 КК України (незаконне заволоння транспортним засобом).

Для досягнення поставленої мети проаналізуємо склади злочинів: захоплення заручників і злочинів, що посягають на безпеку руху та експлуатацію транспорту та за допомогою порівняльного та інших методів проведемо їх вивчення.

Об'єктивна сторона злочину, відповідальність за який передбачена ч. 1 ст. 147 КК України, характеризується активною дією. Він є злочином із формальним складом – захоплення або тримання особи як заручника з метою спонукання родичів затриманого, державної або іншої установи, підприємства чи організації, фізичної або службової особи до вчинення чи утримання від вчинення будь-якої дії як умови звільнення заручника незалежно від наслідків дає нам склад закінченого злочину.

Захоплення – це протиправне викрадення людини (таємно, відкрито, із застосуванням фізичного або психічного насильства або без нього, шляхом обману тощо) і насильницьке обмеження її свободи для задоволення висунутих вимог як умови її звільнення.

Способи захоплення можуть бути різноманітними, у тому числі із використанням зброї. Під використанням зброї слід розуміти як її демонстрацію з метою залякування потерпілого, тобто

особи, яка захоплюється як заручник, так і оточення, а також для ураження будь-кого із вказаних осіб.

Використовуватися при цьому може як вогнепальна, так і холодна зброя.

Тримання – це насильницьке позбавлення затриманого свободи пересування у певних місцях, які він не може залишити за власним бажанням.

Отже, *заручником* є фізична особа, яку, всупереч її волі, захоплює або утримує інша особа (особи), погрожуючи їй вбити, спричинити тілесні ушкодження, вчинити інші насильницькі дії або продовжувати утримувати далі з вимогою спонукати її родичів або інших фізичних чи юридичних осіб вчинити певні дії чи відмовитися від їх вчинення, які висуваються винним (винними).

Для кваліфікації не має значення, вчинення або невчинення якої саме дії чи бездіяльності вимагає винна особа від родичів затриманого, державної або іншої установи, підприємства чи організації, фізичної або службової особи як умови звільнення заручника.

Слід мати на увазі, що такі вимоги можуть бути спрямовані й до держави, а тому це змушує до внесення відповідних змін до диспозиції ч. 1 ст. 147 КК України.

Що стосується норм про кримінальні правопорушення на транспорті, то серед них є також норми з формальним складом (статті 278 і 280 КК України).

Усі інші характеризуються, як правило, трьома обов'язковими ознаками: суспільно небезпечним діянням; суспільно небезпечними наслідками і причиновим зв'язком між суспільно небезпечним діянням і цими негативними наслідками.

У ч. 2 ст. 147 КК України також передбачено кваліфіковані ознаки і посилену відповідальність за захоплення заручників, якщо такі дії були вчинені щодо неповнолітнього або організованою групою, або були поєднані з погрозою знищення людей, або такі, що спричинили тяжкі наслідки.

Під *неповнолітнім* слід розуміти таку фізичну особу, яка на момент вчинення стосовно неї злочину, перебувала у віці від 14 до 18 років, про що зазначається у ч. 8 ст. 6 Сімейного кодексу України.

Вчинення вказаних дій щодо неповнолітнього означає цілеспрямоване захоплення або три-

мання як заручника (як заручників) особи (осіб), що не досягла (не досягли) віку 18 років, При цьому слід пам'ятати, що особа вважається такою, що досягла відповідного віку не в день народження, а з нуля годин доби, що настала після дня народження.

Суб'єкт злочину має чітку мету захопити або тримати як заручника неповнолітню особу.

У тому разі, якщо серед групи захоплених або утримуваних випадково опинилася особа, що не досягла повноліття, кваліфікація за ч. 2 ст. 147 КК України виключається.

Вчинення таких дій *організованою групою* вважається тоді, «... якщо в його готуванні або вчиненні брали участь декілька осіб (три і більше), які попередньо зорганізувалися у стійке об'єднання для вчинення цього та іншого (інших) злочинів, об'єднаних єдиним планом з розподілом функцій учасників групи, спрямованих на досягнення цього плану, відомого всім учасникам групи» (ч. 3 ст. 28 КК України).

Під *погрозою знищення людей*, на нашу думку, слід розуміти погрозу знищення щонайменше однієї людини. Отже, мова має йти про погрозу захоплювача позбавити життя одного або більше захоплених людей.

Під *тяжкими наслідками* слід розуміти смерть захопленого (захоплених), отримання тяжких тілесних ушкоджень потерпілим від неправомірних дій захоплювачів чи у результаті неналежних умов утримання, а також настання великої матеріальної шкоди, значні порушення роботи підприємств, установ чи організацій, міждержавні чи міжнародні загострення тощо.

Термін «тяжкі наслідки» потребує законодавчого роз'яснення. У роз'ясненнях мова повинна йти не тільки про їх розміри, але й з чого вони складаються. Як правильно зазначив В. В. Ємельяненко, вони мають складатися з реальних збитків, тобто витрат, які особа зазнала у зв'язку зі знищенням або пошкодженням транспортного засобу, а також витрат, які особа зробила або мусить зробити для відновлення свого порушеного права [4, с. 4].

Вважаємо, що сюди належало би додати й витрати на лікування потерпілого.

Про тяжкі наслідки мова йде і в диспозиціях статей кримінального закону, які нами аналізуються і стосуються транспорту та його інфраструктури.

Законодавець лише до ст. 289 КК України додав примітку, де визначив, що таке значна і велика матеріальна шкода, про яку йдеться у цій статті кодексу. В інших вищезазначених нормах таке роз'яснення відсутнє, а наука і практика досі не виробили сталого тлумачення цих понять. Не знаходимо належних роз'яснень із цього питання і в постанові Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 № 14 щодо практики розгляду судами справ про транспортні правопорушення [5].

Умисне вбивство особи, яку захопили або утримують як заручника, вчинене у зв'язку з такими діями, диспозицією ст. 147 КК не охоплюється і потребує додаткової кваліфікації за п. 3 ч. 2 ст. 115 КК.

Захоплення заручників із числа осіб, що відбувають покарання у виправній установі та наступна злісна непокора вимогам адміністрації установи про їх звільнення, за наявності необхідних ознак непокори, утворюють сукупність злочинів і підлягають кваліфікації за ст. ст. 391 і 147 КК України.

Суб'єкт злочину захоплення заручників є фізична осудна або обмежено осудна особа, що досягла віку 14 років. Із такого ж віку наступає кримінальна відповідальність і за злочин, передбачений ст. 278 КК України.

Суб'єктивна сторона злочину характеризується прямим умислом відносно захоплення або тримання особи (осіб) як заручника (заручників). Це ж стосується і вчинення злочинів з формальним складом на транспорті.

Ставлення ж особи до тяжких наслідків (ч. 2 ст. 147 КК України) при вчиненні захоплення заручників як злочинів на транспорті може бути необережним.

Отже, суб'єктивна сторона всіх цих правопорушень характеризується залежно від складності її об'єктивної сторони. У кримінальних правопорушеннях з матеріальним складом необхідно встановлювати психічне ставлення особи до діяння і його наслідків, що важливо для правильної кваліфікації діяння.

Мотиви цих злочинів можуть бути різноманітними і на кваліфікацію не впливають.

Родовий об'єкт. За чинним кримінальним законодавством захоплення заручників – це злочинний замах на волю, честь і гідність особи (Розділ III КПК України), що і є родовим об'єктом цього посягання.

Суспільна небезпека цього злочину полягає у протиправному посяганні на волю людини у вигляді права людини на особисту свободу, честь і гідність, непорушність якого закріплено Конституцією України.

Родовим об'єктом злочинів, що посягають на безпеку руху або експлуатації атомобільного, залізничного, водного чи повітряного транспорту є суспільні правовідносини, які забезпечують безпеку руху та експлуатації цих видів транспорту.

Додатковим безпосереднім об'єктом даних злочинів може виступати життя і здоров'я особи, її майно, майно юридичних осіб або державне майно. Особливо це стосується випадків захоплення заручників, пов'язаних із посяганням на безпеку руху та експлуатації транспорту.

Одночасно слід сказати, що співвідношення родових об'єктів цих двох злочинів, що нами співставляються при аналізі їх складів, є не тільки дуже важливим, але й спірним як на думку деяких авторів, які вважають, що родовим об'єктом злочину – захоплення заручників – має бути громадська безпека [6].

Важливість впливає із того, що Основний закон держави (ст. 3) визнає людину, її життя і здоров'я, честь і гідність недоторканність і безпеку найвищою соціальною цінністю. Більше того, у ст. 29 цього Закону прямо сказано, що кожна людина має право на свободу та особисту недоторканність. Захоплення заручників якраз прямо і посягає на вказні цінності. Тому законодавець і дав саме назву родового об'єкта злочину, що посягає на вказані свободи – «Злочини проти волі, честі та гідності особи».

Предметом злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту можуть бути: транспортні засоби, шляхи сполучення, споруди на них, транспортні комунікації, вокзали, засоби зв'язку, сигналізації, автоматизації, що забезпечують безпеку руху та експлуатації транспортних засобів.

У зв'язку з цим предметом злочину при захопленні заручників у результаті неправомірних дій, що посягають на безпеку руху та експлуатації транспорту, можуть бути не тільки особисті речі особи, яка захоплена або утримується як заручник і її майно, але й атомобільний транспорт; залізничний рухомий склад; повітряне, морське чи річкове судно; державні або громадські будівлі чи споруди.

Потерпілим від злочину може бути відповідно до ч. 1 ст. 55 Кримінального процесуального кодексу України будь-яка фізична або юридична особа.

При цьому слід мати на увазі, що потерпілим від злочину, передбаченого ст. 147 КК України, може бути визнаний не лише заручник, але й інші фізичні або юридичні особи, до яких були звернуті вимоги суб'єкта (суб'єктів) злочину.

У залежності від цих вимог злочинця (злочинців) потерпілою особою при вчиненні цього злочину може бути й держава. Це положення слід було б відобразити у ч. 1 ст. 55 кримінально-процесуального закону.

Висновки. Вважаємо, що правове регулювання кримінальної відповідальності за захоплення заручників і за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту відображає ознаки, які характеризують склади вказаних кримінальних діянь і їх особливості, що дають змогу їх розмежування. Особливо це стосується родових об'єктів та безпосередніх предметів посягань.

У разі вчинення при захопленні заручників винними одночасно протиправних діянь, які посягали на суспільні відносини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту або інших, їх слід кваліфікувати за сукупністю злочинів.

Але на шляху кваліфікації протиправних діянь, що нами аналізувалися вище, виникають певні труднощі, причиною яких є недоліки термінологічного змісту – застосування законодавцем ряду оціночних понять.

Виходячи з цього, пропонуємо:

1. Внести до кримінального законодавства чіткі роз'яснення усіх вищевказаних нами термінів неоднозначного тлумачення. Вважаємо, що за волею законодавця примітки з роз'ясненням таких термінів можуть бути রাখовані не на кожну конкретну норму, а стосуватися декількох норм, що відображають правопорушення приблизно однакової суспільної небезпеки.

2. Щоб до числа тяжких наслідків не включалися рівною мірою смерть потерпілого чи інших осіб, застосування зброї та значна матеріальна шкода, слід доповнити ст. 147 КК України частиною третьою, яка б передбачала відповідальність за ті сам дії, якщо вони спричинили смерть

заручника або інших осіб, а також з використанням зброї.

3. У ч. 1 ст. 55 кримінально-процесуального закону відобразити, що у певних випадках потерпілою особою при вчиненні злочину може бути держава.

Література

1. *Конвенція* о правонарушениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна: ООН, Міжнародний документ, прийнятий в м. Токіо 14 вересня 1963 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_244

2. *Міжнародна конвенція* про боротьбу із захопленням заручників: схвалена 34 сесією Генеральної Асамблеї ООН 17 грудня 1979 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_087

3. *Кримінальний кодекс* України: Закон УРСР від 28 грудня 1960 р. № 1001-05 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2001-05>

4. *Ємельяненко В. В.* Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 / В. В. Ємельяненко; Нац. юрид. академія України ім. Я. Мудрого. – Харків, 2009. – 18 с.

5. *Про практику* застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті: постанова Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 № 14. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05>

6. *Акімов М. О.* Кримінально-правова характеристика захоплення заручників за законодавством України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 / М. О. Акімов; Київ. нац. ун-т. – К., 2009. – С. 8; Політова А. С. Кримінально-правова характеристика злочинів проти особи за законодавством України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 / А. С. Політова; Ін-т держ. і права ім. В. М. Корецького НАН України. – К., 2007. – С. 6.

А. Ф. Бантышев, Б. В. Романюк

Захват заложников путем совершения преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта

В статье содержится сравнительный анализ исследования состава преступления захват заложников и некоторых преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, которые могут одновременно совершаться захватчиками людей и использоваться как способ совершения этого преступления.

В процессе исследования авторы определяют основные проблемы правовой регламентации этих составов преступлений, обращают внимание на определенные трудности при квалификации. Формулируют предложения по решению выявленных проблем и дальнейшему развитию уголовного и уголовно-процессуального законодательства Украины.

Ключевые слова: захват заложников, дорожное движение, транспорт, преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, уголовное законодательство.

A. Bantashev, B. Romaniuk

Hostage-taking by committing crimes against traffic safety and operation of transport

The abstract contains comparative analysis of hostage taking research and several crimes against traffic safety and transport operation which can be simultaneously committed by the invaders of people and be used as a means of committing this crime.

In the research process, the authors define basic issues of legal regulation of these offences paying attention to some difficulties in their qualifying. They formulate proposals to solve the identified problems and further development of criminal and criminal and procedural legislation of Ukraine.

Key words: hostage-taking, traffic, transportation, crime against traffic safety and operation of transport, penal law.