

20% of imports. And only on the third place are the countries of the EAES, but it should be noted that the level of trade with them began to grow significantly after the creation of the Eurasian Union. Exports to Kyrgyzstan increased by 2 times, to Kazakhstan – by 58%, to Armenia – by 64%, to Russia – by 10.2% [2].

There is a specificity of integration of the countries-participants of the EAEC, which is expressed in the following. Thus, the existing system of relations within the EAEC reflects the main specificity, which, in turn, is built on the basic principles of external contacts, complementarity. A distinctive feature of the EAPS has a clear vision on the world labor market.

The conclusion. To date, the world has come close to the need to create new transport corridors through the Eurasian continent, which will provide these links and strengthen international economic relations. It is the Eurasian space that must play the decisive role of the link between the main economic centers on the continent.

1. Foreign trade of Belarus in 2018 // Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Belarus / [Electronic resource]. – 2018. - Mode of access: URL: <http://mfa.gov.by/export> – Date of access: 09.08.2018.

2. Savitsky A.P., Tsarik Y. A. Belarus in the EAES: a year later (disappointing results and dubious prospects). Minsk: Center for Strategic and Foreign Policy Studies, 2016. – P. 14.

АБ СУАДНОСІНАХ УГОНУ І ВЫКРАДАННЯ ТРАНСПАРТНАГА СРОДКУ

*Харашаўцаў З.А.,
студэнт 4 курса КемДУ, г. Кемерава, Расійская Федэрацыя
Навуковы кіраўнік – Сілаеў С.А., ст. выкладчык*

На працягу апошніх гадоў у расійскай навуцы крымінальнага права і ў палітычных колах даволі актыўна абмяркоўваецца ініцыятыва скасавання арт. 166 Крымінальнага кодэксу Расійскай Федэрацыі (далей – КК РФ), што прадугледжвае адказнасць за неправамернае завалоданне аўтамабілем або іншым транспартным сродкам без мэты выкрадання (угон). Пры гэтым гаворка ідзе не пра дэкриміналізацыю адпаведных дзеянняў, а пра тое, каб яны кваліфікаваліся па артыкулах аб выкраданнях чужой маёмасці.

Мэтай працы з’яўляецца абгрунтаванне самастойнай прыроды ўгону транспартнага сродку як асаблівага складу злачынства супроць уласнасці, якое не можа быць ахоплена складамі выкраданняў. Для гэтага неабходна прадэманстраваць, што нормы аб крадзяжы, рабунку ды разбоі (арт. 158, 161 і 162 КК РФ; арт. 205 – 207 КК РБ) не з’яўляюцца *lex generalis* у адносінах да арт. 166 КК РФ (арт. 214 КК РБ).

Матэрыял і метады. Матэрыялам даследавання паслужыла дзеючае расійскае і беларускае крымінальнае заканадаўства, кіраўнічыя тлумачэнні Пленума Вярхоўнага Суда Расійскай Федэрацыі, а таксама працы айчынных вучоных-юрыстаў па адпаведнай тэматыцы. Аснову даследавання складае юрыдыка-дагматычны метад.

Вынікі і іх абмеркаванне. Адною з першых прапанову пазбавіцца ад арт. 166 КК РФ як ад “праблемнага” і, у канчатковым выніку, “залішняга” высунула В.І. Плохава [4]. Потым аналагічная пазіцыя выказвалася ў шэрагу дысертацыйных даследаванняў [2, с. 20–21; 7, с. 22] і нават прымала форму дэпутацкіх законапраектаў, падтрыманых Міністэрствам унутраных спраў і некаторымі рэгіянальнымі заканадаўчымі сходамі. Аргументы прыхільнікаў такога падыходу зводзяцца да трох асноўных пунктаў:

1. Амаль поўнае супадзенне выкрадання ды ўгону па прыкметах аб’ектыўнага боку: завалоданне транспартным сродкам і паездка на ім — гэта фактычна і ёсць “адабранне” чужой рэчы і яе “перавод на карысць вінаватага”, што ствараюць выкраданне паводле ч. 1 заўвагаў да арт. 158 КК РФ. Пры гэтым перамяшчэнне на аўтамабілі з’яўляецца найбольш тыповым спосабам здзяйснення і тых дзеянняў, якія сёння кваліфікуюцца як аўтакрадзяжы, што абумоўліваецца спажывецкімі ўласцівасцямі дадзенага віду маёмасці.

2. Цяжкасці, звязаныя з вызначэннем зместу і накіраванасці намеру ў сітуацыях, калі ўгоншчык затрымліваецца падчас перамяшчэння на чужым аўтамабілі або пры спробе пачаць паездку. Часам у гэтай сувязі гаворыцца пра “недаказальнасць” размежавальнага крытэрыю

ўгону і выкрадання ды аб вымушанасці правапрымяняльнікаў у працэсе кваліфікацыі абпірацца выключна на паказанні падазраванага (абвінавачванага), “верыць” яму.

3. Магчымасць выкрадальнікаў пазбягаць заслужанага пакарання, спасылаючыся на адсутнасць у іх “мэты выкрадання” і дабіваючыся такім чынам перакваліфікацыі іхніх дзеянняў на артыкул аб угоне.

Пачнём з апошняга. Наўрад ці сённяшняе расійскае заканадаўства можа кагосьці заахваціць да аспрэчвання мэты выкрадання пры відавочнай незаконнасці завалодання аўтамабілем, бо ўгон амаль ува ўсіх выпадках прызнаецца злачынствам, цяжэйшым за выкраданне, аб чым мы падрабязна пісалі ў адной са сваіх папярэдніх працаў [6]. Зразумела, такое заканадаўчае рашэнне цалкам непрымальнае, але — *dura lex, sed lex*.

Выяўленне намераў угоншчыка сапраўды з’яўляецца праблематычным. Але цяжкасці даказвання самі па сабе не сведчаць аб непатрэбнасці або шкоднасці той ці іншай нормы закону: у рэшце рэшт, ніхто не бярэцца сцвярджаць, быццам арт. 111 КК РФ (арт. 147 КК РБ) з’яўляецца “шчыльнай” для забойцаў і яго трэба скасаваць, каб кожны, хто нанёс іншаму цялеснае пашкоджанне, адпавядаў за (замах на) забойства. Як слушна адзначае В.А. Ліхала, выяўленне мэты выкрадання — гэта пытанне факту, што вырашаецца ў кожным канкрэтным выпадку індывідуальна, з улікам усіх акалічнасцяў у іхняй сукупнасці. Пры гэтым аб адсутнасці мэты выкрадання можа сведчыць пакіданне транспартнага сродку пры фактычнай магчымасці яго далейшага выкарыстання, шматразовае ўчыненне гэтых дзеянняў і г.д.; аб яе наяўнасці — перафарбоўка аўтамабіля, замена колаў, падробка праваўстанаўліваючых дакументаў або нумарных знакаў, перабіўка нумароў рухавіка або шасі, стараннае ўтойванне аўтамабіля, яго працяглае выкарыстанне і г.д. [3, с. 52–53]. У.М. Хоміч звяртае ўвагу на такія абставіны, як час учынення ўгону, прысутнасць пры гэтым старонніх асоб, від транспартнага сродку, месца, дзе яно было пакінутае, і г.д. [5, с. 48–49]. Здаецца, гэты прыблізны пералік размежавальных крытэрыяў варта было б замацаваць на ўзроўні кіраўнічага тлумачэння Вярхоўнага Суда.

Па аб’ектыўным баку ўгон транспартнага сродку і яго выкраданне маюць шмат агульнага. Але розная суб’ектыўная накіраванасць гэтых двух злачынстваў дазваляе сцвярджаць, што ім уласцівы розны характар шкоды: пры ўгоне парушаюцца толькі два правамоцтвы ўласніка (па валоданні і карыстанні маёмасцю), тады як правамоцтва па распараджэнні застаецца незакранутым; у выпадку ж выкрадання спраўца распараджаецца прадметам злачынства як сваёю ўласнасцю, пазбаўляючы пацярпелага ўсіх трох яго правамоцтваў, і менавіта з магчымасцю распарадзіцца выкрадзеным судовая практыка звязвае момант юрыдычнага заканчэння крадзяжу і рабунку. Адсюль відаць, што аналізаваныя злачынствы адрозніваюцца і па аб’екце, бо яны пасягаюць на розныя сегменты маёмасных адносінаў. Менавіта таму нельга пагадзіцца з тымі, хто прапануе выключыць з дыспазіцыі арт. 166 КК РФ (арт. 214 КК РБ) указанне на адсутнасць мэты раскрадання і ўсе выпадкі завалодання аўтатранспартам і маламернымі суднамі кваліфікаваць аднолькава — па гэтым артыкуле [1, с. 6].

Вяртаючыся да пытання аб суб’ектыўным баку ўгону, трэба падкрэсліць, што матыў з’яўляецца факультатыўнай прыкметай дадзенага складу злачынства: вінаваты можа дзейнічаць з хуліганскіх меркаванняў, з помсты, з зайздрасці, з мэтай схавацца з месца першаснага злачынства і г.д. ці нават з сацыяльна нейтральных меркаванняў, напрыклад з няправільна зразуметых інтарэсаў службы [5, с. 47]. У той жа час, дадзенае злачынства можа быць учынена і з карысці (напрыклад, дзеля таго, каб эканоміць на транспартных выдатках, або за ўзнагароджанне па чыёйсьці просьбе дзеля выкарыстання ў якасці сродку перасоўвання [3, с. 53]). Важна толькі, каб адсутнічала карыслівая мэта ў тым сэнсе, як яна вызначаецца ў дачыненні да выкраданняў, г.зн. імкненне да валодання і распараджэння чужой маёмасцю як сваёю ўласнаю. Таму не выпадкова Пленум Вярхоўнага Суда Расійскай Федэрацыі у п. 22 сваёй пастанова ад 9 снежня 2008 г. № 25 “Аб судовай практыцы па справах аб злачынствах, звязаных з парушэннем правіл дарожнага руху і эксплуатацыі транспартных сродкаў, а таксама з іх неправамерным завалоданнем без мэты выкрадання” адмыслова звяртае ўвагу на тое, што ўгон транспартнага сродку дзеля яго далейшага разукамплектавання трэба кваліфікаваць толькі як выкраданне. Пры гэтым здаецца, што памер матэрыяльнай шкоды як прыкмета складу выкрадання мусіць вызначацца, выходзячы з вартасці забраных дэталей, а не ўсяго аўтамабіля. Пры наяўнасці падставаў выдаткі на рамонт або (калі аўтамабіль не падлягае аднаўленню) набыццё новага транспартнага сродку могуць быць прынятыя пад увагу пры разглядзе грамадзянскага пазову.

Заклучэнне. Такім чынам, склады ўгону транспартнага сродку і яго выкрадання адрозніваюцца па істотных прыкметах як суб'ектыўнага, так і аб'ектыўнага боку і нават па аб'екце, прычым угон не мае ўсіх прыкметаў раскрадання, а раскраданне не мае ўсіх прыкметаў угону, то-бок дадзеныя склады з'яўляюцца сумежнымі, а не канкуруючымі як агульная і спецыяльная нормы. Гэтыя злачыныя трэба выразна размяжоўваць, што цалкам не выключае магчымасць іх сукупнасці, але гэтая сукупнасць можа быць толькі рэальнай. Напрыклад, вінаваты спачатку ўганяе аўтамабіль, а потым вырашае звярнуць яго на сваю карысць; або, пакатаўшыся, забірае сябе асабістыя рэчы ўладальніка транспартнага сродку, што знаходзіліся ў салоне, багажніку і г.д. [3, с. 54–55].

1. Аветисян, Л.Р. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения: уголовно-правовые и криминологические аспекты: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Л.Р. Аветисян. – Уфа, 2009. – 28 с.
2. Кудряшов, А.В. Хищения автотранспорта: вопросы квалификации, уголовно-правовые и криминологические меры противодействия: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / А.В. Кудряшов. – Челябинск, 2005. – 25 с.
3. Лихолая, В.А. Отграничение угона средств механического транспорта от других преступлений / В.А. Лихолая // Учёные записки ЛГУ им. П. Стучки. Т. 212: Вопросы борьбы с преступностью. – Рига: РИО ЛГУ им. П. Стучки, 1974. – С. 47-58.
4. Плохова, В.И. Угон транспортных средств квалифицировать как хищение имущества / В.И. Плохова // Российская юстиция. – 2003. – № 11. – С. 46-48.
5. Хомич, В.М. Уголовная ответственность за угон транспортных средств / В.М. Хомич. – Мн.: Изд-во БГУ им. В.И. Ленина, 1982. – 96 с.
6. Хорошавцев, Д.О. Проблемы пенализации и дифференциации ответственности за неправомерное завладение транспортным средством без цели хищения / Д.О. Хорошавцев // Правовое образование. Гражданское общество. Справедливое государство: материалы XI (XVIII) Международной научной конференции студентов и молодых учёных (22 апреля 2017 г.). – Кемерово: КемГУ, 2017. – С. 503–507.
7. Школьный, В.А. Криминологическое исследование и предупреждение органами внутренних дел краж автотранспорта: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / В.А. Школьный. – М., 2010. – 26 с.

ПРЕДЕЛЫ КОМПЕТЕНЦИИ СУДА ПРИ РАССМОТРЕНИИ ДЕЛ, ВОЗНИКАЮЩИХ ИЗ АДМИНИСТРАТИВНЫХ И ИНЫХ ПУБЛИЧНЫХ ПРАВООТНОШЕНИЙ

Чикатовский Д.И.,

*аспирант Академии управления при Президенте Республики Беларусь,
г. Минск, Республика Беларусь*

Научный руководитель – Телятицкая Т.В., канд. юрид. наук, доцент

Недостаточное правовое регулирование и изученность ряда теоретико-правовых вопросов в сфере судебного контроля за законностью в государственном управлении порождают дискуссии по поводу объема полномочий суда в ходе рассмотрения дел, возникающих из публичных правоотношений, что подтверждает актуальность темы исследования.

Цель – оценить роль суда в процессе рассмотрения дел данной категории в соотношении с принципами осуществления правосудия.

Материал и методы. Работа основана на анализе нормативных правовых актов и использовании общих и частно-научных методов исследования.

Результаты и их обсуждение. В Республике Беларусь рассмотрение и разрешение судами административных споров, возникающих между субъектами публично-правовых отношений по поводу правомерности действий (бездействия) органов государственной управленческой деятельности и их должностных лиц осуществляется посредством гражданского судопроизводства и судопроизводства по экономическим делам.

Гражданским и хозяйственным процессуальным законодательством предусмотрены отдельные виды производств, регулирующие особенности предмета судебной деятельности по таким спорам. В их числе производство по делам, возникающим из административно-правовых отношений, содержащееся в нормах главы 29 Гражданского процессуального кодекса Республики Беларусь.

Несмотря на наличие особенностей правовых норм, в соответствии с которыми осуществляется правосудие по административно-правовым спорам, исходные начала и правила их рассмотрения сформированы на основе общих для всех видов производств в гражданском процессе принципов гражданского судопроизводства, а в отношении всех видов экономических дел соответственно принципов судопроизводства по экономическим делам.