

Глущенко Н. О., студентка,
Дніпропетровський національний університет
імені Олеся Гончара, м. Дніпро
Науковий керівник: Юзікова Н. С., к.ю.н., доцент

УГОН VS. КРАДІЖКА АБО ЯК КЛАСИФІКУВАТИ ЗЛОЧИНИ, ПОВ'ЯЗАНІ ІЗ НЕЗАКОННИМ ЗАВОЛОДІННЯМ ТРАНСПОРТУ

Відповідно до чинного законодавства України кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом, яке у повсякденному житті ми називаємо як угон автомобіля, передбачено у ст. 289 Кримінального кодексу України (далі – ККУ). Так, під незаконним заволодінням транспортним засобом у цій статті слід розуміти вчинене умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі [3]. Спеціальні питання кваліфікації та призначення покарання за цей злочин, тлумачення окремих термінів і понять, відмежування його від інших злочинів розкриваються в постанові Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 р. № 14 «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» (зі змінами, внесеними згідно з постановою Пленуму Верховного Суду України від 19 грудня 2008 р. № 18).

Так як для фактів незаконного заволодіння транспортними засобами законодавством передбачено спеціальну статтю, такі дії не можуть бути кваліфіковані як крадіжка (таємне викрадення чужого майна), яку передбачено ст. 185 ККУ. Бо мета протиправних дій не має значення для кваліфікації злочину. Заволодіння транспортним засобом може здійснюватися з будь-якою метою, у тому числі й з метою викрадення чужого майна. Таким чином, визначальним для класифікації злочину є спосіб заволодіння транспортним засобом [2]. Тобто, таємним способом (крадіжка) або шляхом застосування насильства, погроз, обману відрито чи таємно (незаконне заволодіння транспорту).

З аналізу практики розгляду кримінальних справ про притягнення осіб до відповідальності за незаконне заволодіння транспортними засобами, а саме: мопедами, спостерігається різна практика застосування кримінального закону за аналогічні діяння, в одних випадках застосовують кримінальний закон, який передбачає відповідальність за злочини проти власності (ст. 185 ККУ), а в інших – застосовується кримінальний закон, який передбачає відповідальність за незаконне

заволодіння транспортними засобами (ст. 289 ККУ). Крім цього, в Україні існує серйозна системна проблема із кваліфікацією діянь, пов'язаних із незаконним заволодінням мопедами, скутерами та моторолерами, що може свідчити про те, що наявні непоодинокі випадки, коли особи притягаються до відповідальності не в міру їх вини та піддаються необґрунтованому процесуальному примусу, що в свою чергу свідчить про явне порушення ст. 6 Конвенції про захист прав людини та основних свобод, яка регламентує право на справедливий суд.

Приписами п. 2 Постанови Пленуму Верховного Суду України «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» від 23.12.2005 № 14 закріплено, що при розгляді кримінальних та адміністративних справ зазначених категорій суди мають ураховувати положення правових норм, у яких визначено поняття «транспортні засоби», зокрема, примітки до ст. 286 ККУ, ч. 7 ст. 121 КУпАП, п. 1.10 Правил дорожнього руху (далі – ПДР), затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 14 вересня 2016 р. на підставі постанови № 641.

Так, згідно примітки до ст. 286 ККУ під транспортними засобами в цій статті та ст. ст. 287, 289 і 290 слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби. Наприклад, під поняттям «мопед», згідно п. 1.10 ПДР України, розуміється двоколісний транспортний засіб, який має двигун з робочим об'ємом до 50 куб. см або електродвигун потужністю до 4 кВт.

Відтак вирішальне значення для правильної кваліфікації таких діянь є з'ясування того, який саме об'єм двигуна має мопед, скутер чи моторолер. За умови з'ясування того, що викрадений мопед чи то скутер згідно технічних характеристик оснащений двигуном об'ємом до 50 см. куб., то враховуючи зміст визначень понять «мотоцикл» та «мопед», такі транспортні засоби не відносяться до мотоциклів та інших механічних транспортних засобів, так як згідно таких технічних характеристик, такі транспортні засоби відносяться до мопедів, які згідно визначення поняття «мопед», даного в п. 1.10 ПДР України, – не є механічними транспортними засобами.

З наведеного можна зробити висновок про те, що мопед, скутер чи моторолер, які оснащені двигуном об'ємом до 50 см. куб., не становлять предмет злочину, передбаченого ст. 289 КК України, тобто в даному випадку відсутній склад вказаного злочину, зокрема відсутній такий його елемент, як об'єкт злочину, що в свою чергу виключає кваліфікацію діяння з незаконного заволодіння таким транспортним засобом за ст. 289 ККУ та дає правові підстави для належної кваліфікації такого діяння саме за ст. 185 ККУ, тобто за вчинення крадіжки [1].

Отже, проблемні питання застосування ст. 289 ККУ не вичерпані та потребують належного дослідження й надалі.

Література

1. Галич П. Проблеми кваліфікації злочинів, пов'язаних із незаконним заволодінням мопедів / Павло Галич [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zib.com.ua>.
2. Дідук О. Окремі аспекти незаконного заволодіння транспортними засобами / О. Дідук // Віче. – 2014. – № 12. – С. 8-10.
3. Кримінальний кодекс України від 07.09.2016. На підставі Закону № 1492-VIII [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. Офіційний веб-сайт. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.

УДК 341

Гоголь Є. С., студентка,
Одеський національний університет імені І. І. Мечникова,
Науковий керівник: Стрельцова Є. Д., к.ю.н., доцент

ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ПОЛЬОТІВ НАД ВІДКРИТИМ МОРЕМ, МІЖНАРОДНИМИ ПРОТОКАМИ ТА АРХІПЕЛАЖНИМИ ВОДАМИ

Більшу частину нашої планети займають водні простори, тому над відкритим морем, міжнародними протоками та архіпелажними водами напевно щодня пролітає безліч повітряних суден різних держав. Саме тому дослідження законодавчого регулювання цього питання як з точки зору міжнародного, так і з точки зору національного законодавства на даний час є дуже актуальним.

Згідно з принципом свободи відкритого моря над відкритим морем діє принцип свободи польотів. Це положення закріплене в Женевській конвенції про відкрите море 1958 року [1, ст. 2]. Відповідно до неї, відкрите море – це всі частини моря, які не входять ні в територіальні, ні у внутрішні води якої-небудь держави [1, ст. 1]. Усі держави, незалежно від того, є вони прибережними чи ні, мають право вільно здійснювати перельоти над відкритим морем і не набувають щодо цього повітряного простору суверенних прав. Цей принцип був підтверджений також Конвенцією ООН з морського права 1982 р. (далі – Конвенція 1982 р.) [2, ст. 87]. Однак дана свобода реалізується державами з урахуванням основних принципів міжнародного права і, отже, передбачає дотримання ряду загальновизнаних правил, які закріплені в Додатку 2 до Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., і діють без всяких виключень.

Перш ніж розглядати окремі аспекти правового режиму польотів над