

Кожухар Н. Ю., студентка,
ВСП «Миколаївський інститут права»,
Національний університет «Одеська юридична академія», м. Миколаїв
Науковий керівник: Козаченко О. В., д.ю.н., професор

ПРОБЛЕМИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПІШОХОДА ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Проблема безпеки дорожнього руху сьогодні знаходиться чи не на піку своєї масштабності. Основна причина погіршення ситуації на автошляхах – грубе ігнорування вимог Правил дорожнього руху водіями та пішоходами, низька культура взаємовідносин між ними. Статистика ДТП в Україні невтішна: щодоби в автоаваріях гинуть 14 осіб і травмуються більш як 100 учасників дорожнього руху. Збитий пішохід – найстрашніший кошмар водія, почуття провини назавжди залишиться в спогадах. Проте далеко не завжди в ДТП винен водій: нерідкі випадки, коли аварію спровокував сам пішохід.

В Україні найвагомішою причиною дорожньо-транспортних пригод вважають поведінку водіїв, в той час як в європейських країнах більша увага приділяється стану доріг та дорожньої інфраструктури. І ніяка з країн не приділяє достатньої уваги саме поведінці пішохода. За офіційною статистикою Департаменту ДАІ МВС України у 2013 році на території усієї країни було вчинено 4014 ДТП саме з вини пішохода. Порухення правил дорожнього руху з боку пішоходів звичайно полягають в: несподіваній появі пішохода із-за перешкоди; раптовому виході з-за транспортного засобу, що рухається в попутному або зустрічному напрямку; непередбачуваному поведженні пішохода, при якому водій помилково впевнений у взаємному контакті з пішоходом (наприклад, пішохід, що явно перечікує проїзд автомашини, раптом перебігає напереріз); виході на проїжджу частину в місці, де це заборонено; раптовому виході з неосвітленої зони дороги та ін. Проте потрібно наголосити, що за протиправні дії пішохода статтею 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення передбачена лише адміністративна відповідальність, що тягне за собою попередження, накладення штрафу від 51 до 255 грн., або громадські роботи на строк від 20 до 40 годин. Вина пішохода в ДТП настає лише в тому випадку, якщо в його діях є порушення Правил дорожнього руху, що викликали аварійну ситуацію і настання шкідливих наслідків. Проте, якщо вважати пішохода і водія рівноправними учасниками дорожнього руху, така міра відповідальності є занадто м'якою по відношенню до відповідальності водія за порушення правил безпеки дорожнього руху, котра передбачена ст. 286 Кримінального

Кодексу України (далі – КК України), а саме, накладення штрафу від двохсот до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправні роботи на строк до двох років, або арешт на строк до шести місяців, або обмеження волі на строк до трьох років, з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років або без такого, або позбавлення волі на строк від трьох до десяти років, з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років. Таку велику різницю багато хто пояснює тим, що водії проходять спеціальну підготовку, щоб стати повноправним учасником дорожнього руху, а пішоходи, відповідно, такої підготовки не мають. Проте, якщо розглядати це питання з боку соціальної справедливості, такі аргументи не є коректними, адже пішохода держава також намагається достатньо інформувати про правила дорожнього руху, яких потрібно дотримуватись.

Також дискусійним є питання про притягнення до кримінальної відповідальності пішохода за порушення правил дорожнього руху. ст. 291 КК України «Порушення чинних на транспорті правил» передбачає таку відповідальність, проте провівши моніторинг судових рішень, можна дійти висновку, що на практиці дана стаття зовсім не застосовується для кваліфікації дій пішоходів. Виникає питання: чому? Можливо відповіддю може бути те, що дана стаття є хоча і досить проста для сприймання на перший погляд, проте напевно складна для розуміння та застосування. Адже як зазначено в науково-практичному коментарі КК України – діяння при вчиненні цього злочину полягає у порушенні діючих на транспорті правил – нормативно-правових актів, які регламентують дотримання пасажирями, пішоходами, іншими учасниками руху вимог безпеки руху та експлуатації транспорту. Тож дана стаття має широкий склад суб'єктів, що дуже заплує вирішення питань в процесі застосування зазначеної норми.

Отже, доречно було б доповнити кримінальне законодавство статтею, склад злочину якої передбачав би відповідальність виключно для пішоходів. Тоді застосування такої норми закону було б дієвим, що в свою чергу призвело б у певній мірі до запобігання вчинення кримінальних правопорушень пішоходами.

Виходячи з усього вище сказаного, можна зробити такий висновок. За показником смертності внаслідок ДТП, велика частка яких виникає через порушення пішоходом правил дорожнього руху, Україна посідає п'яте місце в Європі. Для покращення такої статистики потрібно найбільш раціонально визначити взаємозв'язок і взаємозалежність між трьома основними чинниками, що впливають на підвищення безпеки дорожнього руху: законодавчим регулюванням поведінки учасників дорожнього руху, а саме запровадженням кримінальної відповідальності для пішоходів;

здійсненню контролю за дотриманням встановлених норм і вимог; застосуванням санкцій за порушення, тобто реалізації норм законодавства при кваліфікації злочину.

Для реалізації такої програми можна керуватись досвідом США та Канади, у контрольній діяльності поліції яких широко застосовується стратегія «STEP», до якої входять три складові: освіта – контроль/санкції – оцінка. Суть полягає в тому, щоб більше навчати учасників дорожнього руху, інформувати їх про роботу поліції та про нововведення у досить суворому законодавстві, що стосується безпеки дорожнього руху.

У випадку схвального відношення до необхідності криміналізації діянь пішоходів, пропонуємо доповнити діюче законодавство ст. 286-1 КК України наступного змісту (без зазначення санкції): «Стаття 286-1. Порушення правил безпеки дорожнього руху пішоходами 1. Порушення правил дорожнього руху пішоходами, якщо це спричинило тяжкі наслідки. 2. Ті самі дії, якщо вони спричинили загибель однієї або кількох осіб. 3. Дії, передбачені частинами першою або другою цієї статті, вчинені особою, що перебуває у стані алкогольного сп'яніння»

УДК 343.346 (043.2)

Комарчук А. А., студент ,

ОСП «Николаевский институт права»

Национальный университет «Одесская юридическая академия», г. Николаев

Научный руководитель: Козаченко А. В., д.ю.н., профессор,

ПРОБЛЕМАТИКА ПРИМЕНЕНИЯ СТАТЬИ УГОЛОВНОГО КОДЕКСА «САМОВОЛЬНАЯ БЕЗ КРАЙНЕЙ НЕОБХОДИМОСТИ ОСТАНОВКА ПОЕЗДА»

На сегодняшний день ответственность за посягательство на безопасность движения и эксплуатации транспорта предусмотрено уголовными кодексами большинства зарубежных стран. В одних странах статьи об ответственности за транспортные преступления сконцентрированы в отдельных главах (например, в кодексах: Польши – гл. XXI «Преступлениях против безопасности движения», Испании – гл. IV «О преступлениях против безопасности на транспорте», Узбекистана – гл. VIII «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта»); в других – включены в систему преступлений, посягающих на общественную безопасность (так в Кодексе ФРГ они помещены в разд. 28 «Общепасные преступные деяния»); в-третьих – регулируются самостоятельным законодательным актом (например, во Франции).