

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).

Украинское законодательство пошло путем внедрения в уголовный кодекс раздела, который называется «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

Свои научные работы, в которых рассматривается проблематика норм закрепленных в данном разделе, посвятили такие ученые как: Петраш В. И., Антонюк О. И, Вишнивецкая В. О. и другие.

Изучая данный раздел, остановимся на одной из определенных кодексом статей, а именно: ст.283 УК Украины «Самовольная без крайней необходимости остановка поезда». Данная норма, вызывает интерес в научных кругах, как минимум потому, что в юридической науке и практике до сих пор нет четко определенной позиции по ее закреплению и определения наказания.

Впервые в законодательстве Украины данная статья появилась в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета Украинской РСР от 18.11.1963 г. в уголовном кодексе УССР 1960 года и была отнесена к главе: «Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и народного здоровья». Диспозиция данной нормы определялась следующим образом: «Самовольная без необходимости остановка поезда стоп-краном путем разъединения воздушной тормозной магистрали либо иным способом, если это создало нарушение нормального движения поездов». Но уже с принятием уголовного кодекса Украины 2001 года, данную статью отнесли к новому разделу «Преступление против безопасности движения и эксплуатации транспорта», диспозиция же была изменена и дополнена следующим образом: положение «если это создало нарушение нормального движения поездов» заменили на «если это создало угрозу гибели людей или наступление других тяжких последствий или причинило вред здоровью потерпевшего» тем самым поставив на первый план охрану жизни, здоровья граждан, а не просто нормальное функционирование поездных составов как это было в предыдущем варианте статьи.

Если сравнивать с практикой иных государств, то например (ст.301 УК Казахстана) и (ст.219 УК Таджикистана) так же как и украинский УК предусматривает данную статью с незначительными различиями в диспозиции, а вот, к примеру, в законодательстве европейских стран, самовольная остановка поезда рассматривается в рамках общих составов преступлений, заключающихся в нарушении движения железнодорожного транспорта (ст.238 УК Швейцарии) или в создании опасности катастрофы, угрожающей жизни, здоровью многих людей или имуществу (ст.173 УК Польши) и др.

В Российской Федерации, данное деяние было декриминализировано и закреплено в Кодексе про административные правонарушения (ст. 11.17

КоАП РФ). КпАП Украины так же предусматривает самовольную без необходимости остановку поезда (ст.109). Правда в этой статье не слова не сказано про создание угрозы жизни и здоровью людей, что и является их главной отличительной чертой со статьей УК.

Что касается «Самовольной без крайней необходимости остановка поезда» в УК Украины, то она выполняется обязательно путем действия и заключается в прекращении движения поезда до полной остановки. Обязательными признаками являются: а) самовольность, которая означает, что такие действия исполнены без распоряжения работника железной дороги, который вправе принимать решения про остановку поезда; б) отсутствие крайней необходимости, то есть обстановки при которой немедленная остановка поезда является единственной возможностью избежать причинения вреда жизни либо здоровью людей, или большого материального вреда.

По этому поводу можно сказать то, что пассажиру очень трудно разграничить условия при которых необходима остановка поезда от таких при которых эта необходимость отсутствует. Для этого существует работник, а именно «проводник» который на основании положений «инструкции проводника пассажирских вагонов» утвержденной приказом от 01.09.2003 года, принимает решение об экстренном торможении, так как он является уполномоченным на то лицом.

В Постановлении Кабинета Министров Украины от 10 ноября 1995 года «О правилах поведения граждан на железнодорожном транспорте» четко указано, что пассажиру запрещается самовольно пользоваться стоп-краном, а в случае возникновения непредвиденных аварийных обстоятельств, пассажир должен сообщить об этом проводнику, только при его отсутствии разрешается самостоятельно воспользоваться стоп-краном.

Если говорить об остановке путем разъединения воздушной магистрали, то этот способ в принципе невозможен для обычного пассажира, так как местонахождение этой магистрали (под переходной площадкой вагона) существенным образом отличается от общедоступного местонахождения стоп-крана, и само разъединение требует специальных знаний в этой области.

Под иным способом законодатель предусматривает: использование возможностей тормозной системы движущегося состава или других технических приспособлений, в результате чего становится невозможным движение (например ручной тормоз), выключения двигателя, отключения электроэнергии на тяговых подстанциях, подача сигналов про остановку поезда, в том числе использования семафоров, сигнализации и т. д.

Здесь можно так же сказать, что все перечисленные действия должны быть тщательно спланированными и осуществляться специалистами.

Возникает вопрос, какая необходимость толкнула обычного гражданина на подобные действия и как ему удалось их осуществить.

Следовательно, квалификация деяния предусмотренного статьей 283 УК Украины «Самовольная без крайней необходимости остановка поезда» вызывает несомненные затруднения. Так как различие деяний будет заключаться только в цели их осуществления. Если целью остановки поезда будет ослабление государства, то это деяние вполне может квалифицироваться как ст. 113 УК «Диверсия», если же цель которую преследует лицо как минимум нарушение общественной безопасности или запугивания общественности, в таком случае самовольная остановка поезда квалифицируется как «Террористический акт».

На основании изложенного можно сделать следующие выводы:

1. Дополнительным (факультативным) объектом преступления могут выступать жизнь здоровье лица, собственность, иные блага. Таким образом они поставили основной объект в зависимость от причинения угрозы этим благам. То есть остановив самовольно поездной состав, при этом не посягнув на дополнительный объект, лицо автоматически не может привлекаться по данной статье, а если все же угроза была, возникают трудности доказывания существования крайней необходимости и соответственно квалификации этого деяния.

2. Деяния, предусмотренные статьей, крайне труднореализуемые обычному пассажиру, кроме общедоступного стоп-крана. Но перечня условий, при которых необходимость его использования гражданину неизвестна, а такое же действие со стороны «проводника» будет квалифицироваться по статье 276 УК Украины «Нарушения правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, водного, воздушного транспорта».

Таким образом, обращаясь к практике судебных решений, мы видим, что данная статья практически не действует в отличии от статьи 109 КУпАП.

На основании изложенного, автор дела делает вывод, что законодателю вполне целесообразно было бы пойти практикой соседних государств и декриминализировать данную статью либо рассматривать ее в рамках общих составов преступлений, заключающихся в нарушении движения железнодорожного транспорта, например по статье 291 УК Украины «Нарушение действующих на транспорте правил». Тем самым формально запретив пассажирам пользоваться стоп краном и иными способами остановки поезда. Так же не стоит забывать, что если в противоправном деянии имела место Крайняя необходимость, лицо автоматически освобождается от уголовной ответственности.