

МВС України



Безпека народу – найвищий закон

Національна поліція України



Служити та захищати

Донецький юридичний інститут



1961
28 квітня
Навчаємось, щоб захищати

Криворізька міська рада



Місто довжиною в життя



Благодійне товариство «Всеукраїнська мережа людей, які живуть з ВІЛ/СНІД»



Міжнародний благодійний фонд допомоги постраждалим в наслідок ДТП



Український НДІ медицини транспорту МОЗ України



Публічне акціонерне товариство "АрселорМіттал Кривий Ріг"

ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

круглого столу

«БЕЗПЕКА НА ДОРОЗІ»



м. Кривий Ріг, 24 травня 2018 року

УДК 351.811
ББК 67.99 (2) 116.31

Безпека на дорозі: матеріали круглого столу (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 24 травня 2018 року). – Кривий Ріг, 2018. – 191 с.

*Рекомендовано до друку та поширення через мережу Інтернет
Вченою радою Донецького юридичного інституту МВС України
(протокол № 14 від 27 червня 2018 року)*

Публікується за матеріалами круглого столу «Безпека на дорозі», який відбувся 24 травня 2018 року у залі Академії (будівлі науково-технічної бібліотеки) ПАТ «АрселорМіттал Кривий Ріг» (м. Кривий Ріг, вул. Криворіжсталі, 1).

Видання може бути корисним для працівників правоохоронних та судових органів, аспірантів (ад'юнктів), слухачів магістратури, студентів та курсантів вищих навчальних закладів, а також всім, хто цікавиться проблемами забезпечення безпеки дорожнього руху.

Матеріали збірника опубліковані в авторській редакції.

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ КРУГЛОГО СТОЛУ «БЕЗПЕКА НА ДОРОЗІ»

Голова організаційного комітету:

Бесчастний Віктор Миколайович – ректор Донецького юридичного інституту МВС України, доктор юридичних наук, професор, заслужений юрист України

Співголови організаційного комітету:

Чорний Юрій Олегович – директор відокремленого підрозділу «Київська міжрегіональна філія» Державного підприємства «Український науково-дослідний інститут медицини транспорту» МОЗ України

Соколюк Елла Геннадіївна – виконавчий директор Благодійної організації «БТ «Мережа» м. Кривий Ріг»

Заступник голови оргкомітету:

Назимко Єгор Сергійович – перший проректор Донецького юридичного інституту МВС України, доктор юридичних наук, старший науковий співробітник, капітан поліції

Члени оргкомітету:

Лосич Сергій Васильович – начальник відділу організації наукової роботи Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук, майор поліції

Червінчук Андрій Васильович – т.в.о. завідувача науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

Пилипенко Євгенія Олексіївна – старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

Когут Олександра Олександрівна – науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат психологічних наук

Атаманенко Юлія Юріївна – науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України

ЗМІСТ

Алмазов Д.І., Буга В.В. Проблемні питання, пов'язані з застосуванням деяких видів адміністративної відповідальності	9
Басс В.О. Адміністративно-правовий аспект діяльності поліції при застосуванні зупинки транспортних засобів	11
Бледнов М.С., Буга В.В. Дотримання правил дорожнього руху пішоходами в сучасній Україні	15
Бухтіярова І.Г. Адміністративно-правове регулювання у сфері забезпечення дорожнього руху	16
Васильєв Є.А. Вивчення зчипних властивостей шин із льодом	18
Вахат О.І., Федоровська Н.В. Оволодіння практичними навичками з надання домедичної допомоги	22
Веселов М.Ю. Підстави для звільнення власників транспортних засобів від адміністративної відповідальності: проблеми правового урегулювання	25
Веселов М.Ю., Байдак Ж.В. Спеціальне регулювання безпеки дорожнього руху двохколісних механічних транспортних засобів: досвід Швеції	29
Відерник В.В., Гурський В.Є. Комплекс заходів, спрямованих на попередження порушення правил дорожнього руху	32
Глазейкін Д.Ю., Буга Г.С. Правила поведінки пішоходів на дорозі	35
Гришко О.А., Буга В.В. Деякі питання розслідування дорожньо-транспортної події: кримінологічний аспект	37
Гріднєв Д.Е., Гурський В.Є. Урахування зарубіжного досвіду щодо дотримання правил дорожнього руху в законодавстві України	39
Гусєва Є.І., Доненко В.В. До розвитку сучасних форм участі громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху	41

Данилевський А.О. Особливості кваліфікації порушення правил експлуатації транспортних засобів	44
Дзедзицький А.Д., Буга В.В. Агірофобія як фактор, що впливає на безпеку дорожнього руху	48
Дмитренко А.О., Басс В.О. Досвід зарубіжних країн у сфері використання технічних засобів фіксації порушень ПДР як способу притягнення порушників до адміністративної відповідальності	50
Доненко В.В. Сучасні проблеми наукового забезпечення безпеки дорожнього руху	54
Жилінков О.О. До питання доцільності існування і коректності окремих екзаменаційних завдань за правилами дорожнього руху	58
Жук О.М. Використання зарубіжного досвіду забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні	60
Зименко А.С., Буга Г.С. Правове регулювання та забезпечення дотримання правил дорожнього руху	64
Кадала В.В. Государственное управление в сфере обеспечения деятельности городского транспорта	67
Калініченко В.О., Буга В.В. Попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму	70
Карагодін М.Д., Гурський В.Є. Дотримання правил дорожнього руху пішоходами як учасниками дорожнього руху	72
Кириченко А.А., Ланцедова Ю.А. Кваліфікація одного из дорожно-транспортных деяний: за и против?	74
Кислицька Н.В., Пашковська М.В. Попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму	78
Когут О.О. Психопрофілактика та психодіагностика психологічної травми, яка може сприяти ДТП	81
Колєсова О.В., Буга В.В. Окремі аспекти цивільно-правової відповідальності за порушення правил дорожнього руху	84

Коллер Ю.С. Автоматичний габаритно-ваговий контроль автотранспорту як необхідний крок до запровадження в Україні сучасної інтелектуальної транспортної системи	86
Комісаров С.А., Куян К.П. Оскарження дій органів і посадових осіб щодо притягнення до відповідальності за порушення правил дорожнього руху	90
Конохов А.І., Гурський В.Є. Медичне забезпечення безпеки дорожнього руху	92
Куліковська О.Є., Атаманенко Ю.Ю. Структурно-функціональна модель веб-порталу «Інформаційно-аналітичний центр моніторингу ДТП»	94
Купріян Ю.В., Буга Г.С. Діяльність поліцейських у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	98
Кучеренко М.І., Буга Г.С. Необхідність введення автоматичної системи фіксації правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху	101
Лопатін С.В. Швидкісний режим руху автомобільного транспорту деяких країн Європейського Союзу	104
Лук'янчиков Б.Є., Микитенко О.Б. Техніко-криміналістичні засоби для боротьби із терористами на колесах	106
Мисливий В.А. Розслідування дорожньо-транспортних пригод, вчинених безпілотним автотранспортом	109
Надобко В.Б., Горіздра Р.С. Зміна стійкості автомобілів у процесі експлуатації	112
Нестеров В.Д., Гурський В.Є. Сучасний стан та перспективи удосконалення у сфері безпеки дорожнього руху	115
Новікова Л.О. Сучасні причини виникнення проблем безпеки дорожнього руху	118
Носова Ж.В., Буга Г.С. Актуальні проблеми, пов'язані з забезпеченням транспортної безпеки в Україні	121
Олейник Д.А. Організаційні та практичні заходи регіонального сервісного центру МВС України в Донецькій області щодо забезпечення безпеки дорожнього руху	124

Пилипенко Є.О. Допуск водія до керування транспортними засобами з урахуванням його вікових особливостей	126
Пузань К.В., Буга Г.С. Превентивні заходи щодо попередження дитячого дорожнього травматизму	129
Ревенко О.Д., Буга Г.С. Проблемні питання, пов'язані із забезпеченням безпеки дорожнього руху в Україні	131
Репік І.А. Тяжкість наслідків ДТП як індикатор рівня безпеки дорожнього руху	134
Родзін В.М., Буга Г.С. Деякі питання, пов'язані з профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму	139
Садовнича О.О., Буга В.В. Шляхи підвищення рівня транспортної безпеки	142
Сахно А.П. Значення системи інтелектуального відеоспостереження в контексті забезпечення безпеки дорожнього руху	145
Сахно Н.Ю., Буга В.В. Дитячий дорожньо-транспортний травматизм та його попередження	148
Сістук В.О. Дослідження небезпечних ділянок транспортної мережі для підвищення безпеки дорожнього руху у місті Кривий Ріг	150
Стрельченко О.Г. Адміністративно-правова характеристика державної політики у сфері обігу лікарських засобів	152
Сюравчик В.Г. Законодавчі новації стратегічних заходів з безпеки дорожнього руху в Україні	154
Тарасенко О.В. Аналіз причин зростання рівня аварійності	160
Твердохліб В.В., Червінчук А.В. Навчання в автошколі: сучасний стан та проблеми сьогодення	163
Топал Е.О., Буга В.В. Виконання правил дорожнього руху – запорука у збереженні життя на дорозі	166
Тунтула А.С. Беспристрастна кваліфікація дорожно-транспортного деяння значительного общественного резонанса	169

Турбін Д.О., Буга В.В. Аварійність на дорогах та шляхи її зниження	172
Черненко Д.А., Червінчук А.В. «Діти на дорозі»: профілактичні заходи в рамках пілотного проекту «співпраця практичних працівників та курсантів заради безпеки неповнолітніх»	175
Червінчук А.В. Адміністративна відповідальність за порушення правил користування зовнішніми світловими приладами	177
Четверіков Б.В., Колб І.З. Проектування та реалізація автомобільної навігаційної карти м. Львова для GPS GSRMIN	180
Янчевський А.О., Федоровська Н.В. Взаємодія Національної поліції із громадськими організаціями щодо попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму	184
Полтавець А.А. Щодо співвідношення «компетенції» та «повноважень» під час визначення правового статусу військово-цивільних адміністрацій	188

Алмазов Дмитро Ігорович

курсант факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Буга Володимир Васильович

доцент кафедри юридичних дисциплін факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ, ПОВ'ЯЗАНІ З ЗАСТОСУВАННЯМ ДЕЯКИХ ВИДІВ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

Без сумніву транспорт в наш час відіграє велику роль не тільки в житті суспільства, але і держави, тому законодавча регламентація та визначення норм, правил та санкцій в сфері дорожнього руху має величезне значення.

Заходи адміністративного впливу до порушників найбільш поширені. Вони застосовуються відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення за вчинення адміністративних правопорушень, пов'язаних з дорожнім рухом у межах санкцій, передбачених Кодексом за їх вчинення. Суб'єктами цих адміністративних правопорушень є фізичні деліктоздатні особи (громадяни України, іноземці і особи без громадянства), які досягли 16-річного віку. У більшості випадків порушення правил дорожнього руху, за які настає адміністративна відповідальність, мають формальний склад, і для накладення санкцій достатньо встановлення факту порушення правил, норм і стандартів щодо безпеки руху та експлуатації транспорту. Санкції за порушення правил дорожнього руху накладаються органами Національної поліції, а у разі, якщо передбачено оплатне вилучення ТЗ, громадські роботи, позбавлення прав керування ТЗ, адміністративний арешт, санкції накладаються судом [1].

Слід зазначити, що за вчинення адміністративних порушень правил відповідними статтями КУпАП України передбачено накладення таких адміністративних стягнень:

- штраф;
- позбавлення права керування транспортними засобами;
- оплатне вилучення транспортного засобу [3].

Однак, слід відмітити, що провадження у справі про адміністративне правопорушення не може бути розпочато, а розпочате підлягає закриттю за таких обставин (ст. 247 КУпАП України):

- відсутність події і складу адміністративного правопорушення;
- недосягнення особою на момент вчинення адміністративного правопорушення шістнадцятирічного віку;
- неосудність особи, яка вчинила протиправну дію або виявила бездіяльність;
- вчинення дії особою в стані крайньої необхідності або необхідної оборони;
- видання акта амністії, якщо він усуває застосування адміністративного стягнення;
- скасування акта, який встановлює адміністративну відповідальність;

- закінчення на момент розгляду справи про адміністративне правопорушення строків, передбачених ст. 38 КУпАП України [3].

Щодо встановлення абсолютно визначених санкції у виді штрафу та/або позбавлення права керування транспортними засобами, та/або адміністративного арешту то можна із впевненістю сказати що це повне безглуздя, яке цілком суперечить вимогам загальних правил накладення стягнень за адміністративні правопорушення, визначених у ст. 33 КУпАП України, які встановлюють, що при накладенні стягнення враховуються характер вчиненого правопорушення, особа порушника, ступінь його вини, майновий стан, обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність. Зводить нанівець і вимоги ч. 2 ст. 36 КУпАП України, згідно якої, якщо особа вчинила кілька адміністративних правопорушень, справи про які одночасно розглядаються одним і тим же органом (посадовою особою), стягнення накладається в межах санкції, встановленої за більш серйозне правопорушення з числа вчинених [4].

Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху від 14.11.2017 року № 7286 пропонує нові розміри штрафів, а саме:

- із 510 до 3400 грн – за перевищення обмежень швидкості руху більш як на 50 км/год;

- із 340 до 510 грн – за порушення правил проїзду перехресть, проїзд на заборонний сигнал світлофора, порушення правил обгону і зустрічного роз'їзду, безпечної дистанції;

- із 680 до 850 грн – у разі порушення правил дорожнього руху, що спричинили створення аварійної обстановки;

- із 255 до 3400 грн – за залишення місця ДТП;

- у разі керування транспортним засобом особою, яка не має права керування штраф збільшується з 510 грн до 10200 грн, а особою, позбавленою права керування транспортними засобами – з 510 грн до 20400 грн, при повторному вчиненні порушення штраф становитиме 40800 грн [5].

Отже, підсумовуючи, можна сказати, що існуючих заходів адміністративного впливу цілком достатньо для реалізації функцій адміністративної відповідальності. Проте, на нашу думку, встановлення абсолютно визначених санкцій у вигляді штрафу та позбавлення права керування транспортними засобами тощо є неоправданим та таким, що порушує встановлені вимоги щодо накладення стягнень за адміністративні правопорушення, визначених у ст. 33 КУпАП України, тобто, не враховують характер вчиненого правопорушення, особу порушника та інше. Стосовно нововведень в питаннях штрафних санкцій, не доведено обґрунтованих підстав щодо такого їх суттєвого збільшення, тим паче статистика не підтверджує взаємозв'язку між розміром штрафу та зменшенням кількості порушень ПДР, тобто, можна казати про невідповідність характеру правопорушень застосовуваним санкціям. На нашу думку це питання потребує перегляду законодавцем як необґрунтоване та порушуюче загально правові принципи.

Список використаних джерел:

1. Відповідальність за порушення правил дорожнього руху [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: http://ptu25.at.ua/index/pdr_vidpovidalnist_za_porushennja_pravil_dorozhnogo_rukh_u/0-127.
2. Адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: http://stud.com.ua/4584/pravo/administrativna_vidpovidalnist_porushennya_pravil_dorozhnogo_ruhu
3. Адміністративна відповідальність за порушення правил, норм і стандартів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс]. – 2011. – Режим доступу до ресурсу: http://ukrreferat.at.ua/load/vidpovidalnist_za_porushennja_pravil_dorozhnogo_rukhu/1-1-0-34.
4. Мішенін Є. В. Економіка екосистемних послуг: теоретико методологічні основи / Є. В. Мішенін, Н. В. Дегтярь // Маркетинг і менеджмент інновацій. / Є. В. Мішенін, Н. В. Дегтярь. – Суми, 2015. – С. 245–257.
5. Нові Правила дорожнього руху: що змінилося насправді? [Електронний ресурс]. – 2018. – Режим доступу до ресурсу: https://censor.net.ua/blogs/3042852/nov_pravila_dorojnogo_ruhu_scho_zmnilosya_naspravd.

Басс Вікторія Олександрівна

доцент кафедри адміністративної діяльності Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент, майор поліції

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ ДІЯЛЬНОСТІ ПОЛІЦІЇ ПРИ ЗАСТОСУВАННІ ЗУПИНКИ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Закон України «Про Національну поліцію» визначає, що поліцейський може зупиняти транспортні засоби у випадку:

1) якщо водій порушив Правила дорожнього руху.

Поліцейський має право зупинити транспортний засіб, якщо водій порушує Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306, як і встановлюють єдиний порядок дорожнього руху на всій території України. Інші нормативні акти, що стосуються особливостей дорожнього руху (перевезення спеціальних вантажів, експлуатація транспортних засобів окремих видів, рух на закритій території тощо), повинні ґрунтуватися на вимогах Правил [1];

2) якщо є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу У п.п. 31.4. Правил дорожнього руху визначено технічні несправності, при яких забороняється експлуатація транспортного засобу [1]. До них віднесені: несправності гальмівної системи і керма, неналежний стан

коліс, шин, зовнішніх освітлювальних приладів, склоочисників і склоомивачів вітрового скла тощо;

3) якщо є інформація, що свідчить про причетність водія або пасажирів транспортного засобу до вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, або якщо є інформація, що свідчить про те, що транспортний засіб чи вантаж можуть бути об'єктом чи знаряддям учинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення;

Поліцейський має право зупинити транспортний засіб, у разі отримання чи наявності у нього інформації про причетність водія або пасажирів транспортного засобу до вчинення дорожньо-транспортної пригоди (події, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки), кримінального чи адміністративного правопорушення.

4) якщо транспортний засіб перебуває в розшуку.

Поліцейський має право зупинити транспортний засіб, якщо транспортний засіб перебуває в розшуку. У разі виявлення транспортного засобу, який перебуває у розшуку, поліцейський зобов'язаний затримати цей автомобіль та помістити на спецмайданчик, крім випадків наявності у водія оригіналу документа про припинення розшуку, відповідно до Порядку тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 року № 1102 [2].

5) якщо необхідно здійснити опитування водія чи пасажирів про обставини вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, свідками якого вони є або могли бути. При вчиненні дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, з метою отримання свідчень про подію поліцейський має право зупинити транспортний засіб для опитування водія чи пасажирів, оскільки вони могли бути або є свідками зазначених подій;

6) якщо необхідно залучити водія транспортного засобу до надання допомоги іншим учасникам дорожнього руху або поліцейським або як свідка під час оформлення протоколів про адміністративні правопорушення чи матеріалів дорожньо-транспортних пригод. Так, необхідність залучення водія для надання допомоги іншим учасникам дорожнього руху або працівникам поліції. Водій, крім водіїв транспортних засобів дипломатичних та інших представництв іноземних держав, міжнародних організацій, оперативних і спеціальних транспортних засобів, повинен надавати транспортний засіб працівникам поліції та охорони здоров'я для доставки до найближчого лікувального закладу осіб, які потребують негайної медичної допомоги (ст. 16 Закону України «Про дорожній рух») [3].

За залишення в небезпеці та ненадання допомоги особі, яка перебуває в небезпечному для життя стані передбачається кримінальна відповідальність (ст.ст. 135, 136 Кримінального кодексу України). Адміністративно-деліктне

законодавство передбачає адміністративну відповідальність за ненадання транспортних засобів поліцейським та медичним працівникам (ст. 124 КУпАП).

7) якщо уповноважений орган державної влади прийняв рішення про обмеження чи заборону руху. Рішення про обмеження чи заборону руху приймається відповідним органом за умов, якщо створюється загроза безпеці дорожнього руху або можуть бути пошкоджені та зруйновані автомобільні дороги (Порядок тимчасового обмеження або заборони руху транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на окремих ділянках автомобільних доріг загального користування, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 27 червня 2007 року № 879) [4].

Умовами, за яких створюється загроза безпеці дорожнього руху або можуть бути пошкоджені та зруйновані автомобільні дороги є: природні явища (повінь, камінепад, землетрус, зсув ґрунту, селеві потоки тощо); несприятливі погодні умови (ожеледь, ожеледиця, сильний снігопад, вітер, який спричиняє утворення снігових переметів на проїзній частині, спека тощо); перезволоження ґрунту, внаслідок якого конструкція земляного полотна дороги втрачає несучу здатність; підвищена температура повітря, внаслідок якої конструкція дорожнього одягу під впливом динамічних навантажень може різко втрачати несучу здатність; деформація покриття (колійність, осідання тощо), земляного полотна, елементів штучних споруд; затори в дорожньому русі; дорожньо-транспортні пригоди.

8) якщо спосіб закріплення вантажу на транспортному засобі створює небезпеку для інших учасників дорожнього руху;

9) порушення порядку визначення і використання на транспортному засобі спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв. Спеціальні світлові сигнальні пристрої встановлюються відповідно до вимог ДСТУ 3849-99 «Дорожній транспорт. Кольорографічні схеми, розпізнавальні знаки, написи та спеціальні сигнали оперативних, спеціалізованих та спеціальних транспортних засобів». Транспорт реагування може бути обладнаний додатковим звуковим сигналом, технічні характеристики якого повинні відповідати вимогам ДСТУ UN/ECE R28-00:2004 «Єдині технічні приписи щодо офіційного затвердження звукових сигналів приладів і автомобілів стосовно їх звукової сигналізації».

Обладнання транспорту реагування суб'єктів охоронної діяльності засобами радіотехнічного зв'язку, кольорографічними схемами (написами), світловими та звуковими сигналами регулюється Порядком обладнання транспорту реагування суб'єкта охоронної діяльності засобами радіотехнічного зв'язку, кольорографічними схемами (написами), світловими та звуковими сигналами, затвердженого наказом МВС України 18.04.2013 № 375 [5]. Видача дозволів на встановлення та використання на транспортних засобах спеціальних світлових і звукових сигнальних пристроїв здійснюється відповідно до Інструкції про порядок видачі та обліку дозволів на встановлення та використання спеціальних світлових і звукових сигнальних пристроїв, затвердженої наказом МВС України від 22.08.2005 № 364 [6].

При цьому, поліцейський зобов'язаний поінформувати водія про конкретну причину зупинення ним транспортного засобу з детальним описом підстави зупинки [7].

Після повної зупинки транспортного засобу поліцейський повинен підійти до водія з дотриманням заходів особистої безпеки. Під час звернення до водія поліцейський зобов'язаний привітатися, чітко й зрозуміло назвати свою посаду, звання та прізвище, повідомити про причину зупинки транспортного засобу (п.п. 1-9, ст. 35 Закону), суть скоєного правопорушення у випадку його вчинення та висловити вимогу про пред'явлення водієм для перевірки посвідчення на право керування транспортним засобом, реєстраційного документа на транспортний засіб та поліса (сертифіката) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів [7].

Список використаних джерел:

1. Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>.

2. Про затвердження Порядку тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках: Постанова Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 р. № 1102 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1102-2008-%D0%BF>.

3. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 № 3353-ХІІ [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.

4. Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування: Постанова Кабінету Міністрів України від 27 червня 2007 р. № 879 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/879-2007-%D0%BF>.

5. Про затвердження Порядку обладнання транспорту реагування суб'єкта охоронної діяльності засобами радіотехнічного зв'язку, кольорографічними схемами (написами), світловими та звуковими сигналами: наказ МВС України від 18.04.2013 № 375 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0746-13>.

6. Про затвердження Інструкції про порядок видачі та обліку дозволів на встановлення та використання спеціальних світлових і звукових сигнальних пристроїв: наказ МВС України від 22.08.2005 № 364 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1033-05>.

7. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.

Бледнов Максим Сергійович

курсант факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Буга Володимир Васильович

доцент кафедри юридичних дисциплін факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

ДОТРИМАННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ПІШОХОДАМИ В СУЧАСНІЙ УКРАЇНІ

Високий рівень дорожньо-транспортних пригод є не інакше як через знехтування навіть найпростішими правилами дорожнього руху. Статистика показує, що кількість виникнення ДТП з вини пішоходів зросла у 2017 році на 13%.

Схильність пішоходів до легковажності та необережності там, де за логікою необхідно бути винятково зібраним, як на вулицях, так і на дорогах, причому не в якихось не передбачуваних ситуаціях, а в місцях, де транспортні і пішохідні потоки неминуче перетинаються – призводять до трагічних наслідків. Дії пішоходів для водія не завжди є передбачуваними та прогнозованими, а тому статистика боляче свідчить, що значна кількість ДТП, в порівнянні з іншими транспортними пригодами, трапляється саме з їхньої вини [1].

Хто такий пішохід? У Правилах дорожнього руху вказано: «Пішохід – особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в інвалідних колясках без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу чи інвалідну коляску». Тому, пішоходами є всі люди, що йдуть по дорозі пішки, і, навіть, якщо вони везуть поруч із собою велосипед, мопед або мотоцикл, вони теж пішоходи [2].

Основним нормативним актом, що встановлює порядок дорожнього руху по всій території України, є Правила дорожнього руху. Їх дія поширюється не тільки на дороги, а й на всі території, де можливий рух. Особи, які порушили вимоги Правил дорожнього руху, несуть відповідальність згідно з чинним законодавством. До винуватців вживаються заходи дисциплінарної, адміністративної або кримінальної відповідальності тощо залежно від характеру порушень та їх наслідків [3].

Відповідно до пункту 4.1. Правил дорожнього руху України пішоходи повинні рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках, тримаючись правого боку. Якщо немає тротуарів, пішохідних доріжок або пересуватися по них неможливо, пішоходи можуть рухатися велосипедними доріжками, тримаючись правого боку і не утруднюючи рух на велосипедах, або в один ряд узбіччям, тримаючись якомога правіше, а у разі його відсутності або неможливості рухатися по ньому – по краю проїзної частини назустріч руху транспортних засобів. При цьому треба бути обережним і не заважати іншим учасникам дорожнього руху.

Умовою виконання Правил дорожнього руху є знання пішоходами своїх прав та обов'язків. Але не завжди ці знання допоможуть уникнути дорожньо-транспортної пригоди. Головним фактором залишається увага на дорозі й там, де взагалі можуть перетинатися шляхи транспортних засобів та пішоходів.

Отже, важливо зазначити, що безпека пішохода займає одне з найважливіших місць серед питань безпеки дорожнього руху. У Правилах дорожнього руху чітко прописані всі «заповіді» безпечного пересування нашою неосязною країною. Дуже актуальним є дотримання цих правил, так як вони більш-менш зменшують ризик виникнення ДТП, але лише за умови їх дотримання. Пішохід, на відміну від пасажирів або водія не захищений металевою оболонкою, тому він вразливіший щодо наслідків дорожньо-транспортних пригод. Проведення інформаційних заходів серед різних верств населення щодо неухильного дотримання правил дорожнього руху, роз'яснення новел законодавства сприятиме зменшенню показників ДТП.

Список використаних джерел:

1. Безпека пішохода – знання та дотримання Правил дорожнього руху [Електронний ресурс]. – 2014. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.ndekc.te.ua/news/bezpeka-pshohoda--znannya-ta-dotrimannya-pravil-dorozhnogo-ruhu>

2. Пішохід. Безпека пішохода [Електронний ресурс]. – 2015. – Режим доступу до ресурсу: <http://moyaosvita.com.ua/bzhd/pishoxid-bezpeka-pishohoda/>.

3. Безпека перебування на вулицях: дорожньо-транспортні пригоди за участю пішоходів, їх причини та наслідки. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: http://pidruchniki.com/12461220/bzhd/bezpeka_perebuvannya_vulitsyah_pravila_dorozhnogo_ruhu_dtp.

Бухтіярова Ірина Геннадіївна

викладач адміністративного права і процесу Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Кількість автопригод в Україні невідомо збільшується. Згідно з оприлюдненою офіційною статистикою у минулому році зафіксовано 162,5 тисяч дорожньо-транспортних пригод. З яких за виною сп'янілих водіїв – 5,8 тисяч. На дорогах країни загинуло 3,5 тисяч чоловік. А також у 2017 році поліцейськими було зафіксовано більш 114 тис. випадків керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння [1].

У липні 2016 року Верховна Рада України істотно збільшила штрафи за керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного сп'яніння або під впливом лікарських препаратів. Утім кількість дорожньо-транспортних пригод не зменшується. Міністерство внутрішніх справ України

також ініціює масштабні перетворення. Серед яких є зниження максимальної швидкості у населених пунктах та посилення санкцій за ці порушення. Але, на жаль, не лише перевищення швидкості є причиною аварій на дорозі, а й якість дорожнього покриття, яке призводить до автопригод. На мій погляд, якщо покращити якість дорожнього покриття, то можна зменшити кількість дорожньо-транспортних пригод із летальними випадками. Також важливим моментом при попередженні дорожньо-транспортних пригод вважається просвітницька робота серед населення, та серед дітей, зокрема [2].

Досить негативним моментом є те, що держава звикла перекладати відповідальність за аварійні ситуації на дорогах на водіїв, рідше – на пішоходів. Звісно, так зручно, адже, призначивши винного, легше закрити тему, аніж розбиратися у тому чому хто є дійсно винним у дорожньо-транспортній пригоді [3]. На жаль, при провадженні у справах про адміністративні правопорушення за участю пішохода, не завжди шукають дійсного правопорушника, а усю вину перекладають на водія. Існують випадки коли відсутня вина водія та вина пішохода, а присутня вина Державної служби України з безпеки на транспорті, яку ніхто не приймає до уваги, але вона існує. Відповідно, необхідно щоб саме держава здійснювала контроль за безпекою дорожньої інфраструктури, що є обов'язковим елементом безпеки за стандартами Європейського Союзу. І в цьому напрямку є суттєві зміни. Так було ухвалено Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, спрямовану на зменшення смертності та травматизму у ДТП на 30%, розпочинає роботу Дорожній фонд, який фінансуватиме проекти з інфраструктури та безпеки дорожнього руху. Стратегія саме і наполягає на інфраструктурних змінах. І тому доречним було би запровадження нових Державних будівельних норм, закріпивши в них заходи безпеки руху. Не можна нехтувати якісним маркуванням дорожнього простору, відмінним освітленням [4].

Наші дороги та їхні покриття несуть велику небезпеку усім учасникам дорожнього руху як водіям так і пішоходам та велосипедистам.

Саме тому, не можна забувати і про просвітницьку функцію Державної служби України з безпеки на транспорті, потрібно навчати наших дітей власним прикладом та зайняттями у школах і дитячих садках щодо дотримання особистої безпеки на дорогах. Людське життя – це найбільша цінність, яку не лише ми самі, а і держава повинні захищати!

Зміни ще повинні полягати у поверненні обов'язкового медичного огляду водія і технічного огляду транспортного засобу, що призведе в свою чергу до зменшення ризиків, що за кермом опиниться психічно хвора, або нарко– чи алкогольнозалежна людина. Так само справність транспортного засобу зменшує ризик аварії. Відновлення огляду це теж один із важелів додержання правил безпеки на дорозі.

Треба пам'ятати – самовпевненість на дорозі зайва. І наша недбалість може коштувати комусь життя!

Список використаних джерел:

1. За год в Україні стало на четверть більше п'яних водителів – Національна поліція / Електронний варіант: Режим доступу: <https://www.unian.net>
2. Небезпека на дорозі, причини великої кількості автопригод в Україні / Електронний варіант: Режим доступу: <http://www.expres.ua>
3. Вжити на дорогах: чому українські автошляхи перетворилися на вбивць / Електронний варіант: Режим доступу: <https://tvi.ua>
4. Безпека дорожнього руху: що змінилось і чого чекати у 2018 році / Електронний варіант: Режим доступу: <http://cedem.org.ua/news>

Васильєв Євген Анатолійович

доцент кафедри будівельних машин і обладнання Полтавського національного технічного університету імені Юрія Кондратюка, кандидат технічних наук, доцент

ВИВЧЕННЯ ЗЧІПНИХ ВЛАСТИВОСТЕЙ ШИН ІЗ ЛЬОДОМ

Однієї з головних проблем експлуатації автомобілів є забезпечення безпеки дорожнього руху, особливо в зимову пору року. Зчіпні якості дорожнього покриття в значній мірі визначають довжину гальмівного шляху автомобіля, значно впливають на його стійкість і керованість, тому є найважливішим параметром, що впливає на безпеку руху. Як показують численні дослідження [4, 5, 6 і ін.], через зниження зчеплення ступінь ризику потрапити в ДТП на покритому снігом або льодом дорожньому покритті відповідно в 1,5 і 4,5 разів вище, чим на чистому сухому покритті [9].

Відповідно до «Посібника з боротьби із зимовою слизькістю на автомобільних дорогах» [8] усі види сніжно-крижаних відкладень, що утворюються на дорожньому покритті, за зовнішніми ознаками підрозділяють на пухкий сніг, сніжний накат, склоподібний лід.

Можна виділити наступні шляхи збільшення зчеплення шин автомобілів зі зледенілим покриттям дороги:

- з боку дороги – боротьба із зимовою слизькістю;
- з боку автомобіля – підвищення зчіпних властивостей шин і використання систем активної безпеки.

При зимовому утриманні автомобільних доріг крім збирання снігу застосовують хімічний, комбінований, фрикційний і фізико-хімічний способи боротьби із зимовою слизькістю [8]. Мета зимового утримання доріг полягає в тому, щоб знизити кількість ДТП за рахунок видалення снігу й льоду з дорожнього покриття й тим самим поліпшення умов зчеплення шин коліс автомобіля з дорожнім покриттям.

Використання шипованих шин дозволяє суттєво (до 1,5-2 рази) підвищити коефіцієнт зчеплення при русі автомобіля по суцільному льоду або сніжному накаті. На чистих сухих асфальто- і цементобетонних покриттях

шиповані шини рівні або уступають нешипованим [3, 11] через зменшення площі контакту, викликаного виступом шипу. При русі по дорозі з ділянками сухого й зледенілого покриття можливі різкі зміни коефіцієнта зчеплення шипованої шини з поверхнею дороги, що призводить до збільшення гальмівного шляху, погіршенню керованості автомобіля й виникненню аварійних ситуацій. Також відома проблема негативного впливу шипованих шин на поверхню дороги внаслідок інтенсивного викрашування шипами часток дорожнього покриття, що приводить до його швидкого зношування й росту запиленості навколоторожнього простору. Тому застосування шипів в більшості країн було або обмежене або повністю заборонене [2].

Застосування систем активної безпеки дозволяє в різних критичних ситуаціях скоротити гальмівний шлях, зберегти курсову стійкість і керованість автомобіля [6, 10].

При розробці опису використовуються експериментальні характеристики зчеплення шин з льодом, отримані в діапазонах зміни факторів варіювання. Порядок розробки включає викладені нижче пункти:

1) Побудова типової характеристики.

Виконаний аналіз представлених у літературі й отриманих у результаті пошукового експерименту характеристик шин показав, що в досліджуваній області зміни факторів, що впливають, утворюються характеристики однієї форми.

Характеристики стають подібними один одному, якщо використовувати нормовані характеристики виду: $\xi_y(\delta) = f(\delta) / \varphi_{y\max}$ та $\xi_x(S_x) = f(S_x) / \varphi_{x\max}$.

Нормовані характеристики представимо залежностями нормованого коефіцієнта ξ бічної або поздовжньої сили від кута відведення або поздовжнього прослизання, де коефіцієнт ξ змінюється в діапазоні від 0 до 1. При зміні факторів, що впливають, $\xi_y(\delta)$ і $\xi_x(S_x)$ кількісно змінюються. Назвемо типовими характеристиками залежності $\bar{\xi}_y(\delta)$ й $\bar{\xi}_x(S_x)$, що відображають із найменшою похибкою всі експериментальні нормовані характеристики $\xi_y(\delta)$ і $\xi_x(S_x)$, отримані в досліджуваному просторі факторів, де δ , S_x – кут відведення або поздовжнє прослизання для зчіпної характеристики.

2) Розрахунки коефіцієнтів функції типової характеристики.

Звичайно формула типової характеристики шин є нелінійною. При такій формулі звичайно не існує аналітичних формул для розрахунків наявних у ній коефіцієнтів, і застосовуються чисельні методи. Для розрахунків коефіцієнтів будемо використовувати метод покоординатного спуска.

Значення коефіцієнтів обчислюємо за результатами обробки експериментальних даних, далі вважаємо їх постійними. Назвемо умовно коефіцієнти функції типової характеристики «постійними» коефіцієнтами.

Для побудови типової характеристики $\xi\psi(\delta_T)$ використовуємо нормовані

характеристики шести шин різних моделей, отримані при пошуковому експерименті. Випробовувалися зимові шини розмірами 185/70 R14, 195/65 R15 і всесезонні шини розміром 185/70 R16. Ураховувався вплив факторів: нормального навантаження P_z , тиску повітря у шині p_B , поступальної швидкості колеса V_k , температури льоду t_l , товщини льоду h_l і швидкості повороту колеса $\dot{\delta}$.

На рис. 1 представлено тридцять експериментальних нормованих характеристик бічного відведення:

Стовщена крива відповідає середнім арифметичним значенням усіх характеристик. Функція, що апроксимує цю криву, і є типовою характеристикою бічного відведення. Особливістю характеристики є істотне зниження зчеплення після досягнення критичного кута відведення.

Типова характеристика з найменшою погрішністю виражається формулою:

$$\bar{\xi}_y(\delta_T) = D \sin \left[C \arctan \left\{ (1-E)\delta_T + (E/B) \arctan(B\delta_T) \right\} \right], \quad (1)$$

де B, C, D, E – «постійні» коефіцієнти.

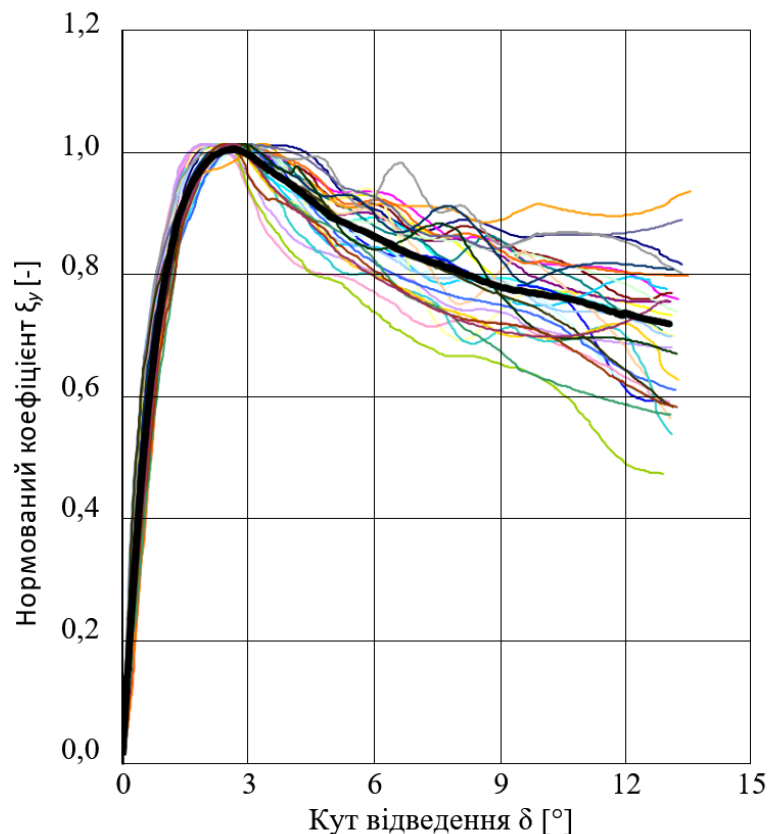


Рисунок 1 – Усреднення нормованих характеристик бічного відведення

Запропонований математичний опис процесу взаємодії автомобільних шин з опорною поверхнею, покритої льодом дозволяє розраховувати характеристики бічного відведення шин з урахуванням зміни їх зчепних властивостей.

Список використаних джерел:

1. Bakker E. Tire Modelling for Use in Vehicle Dynamics Studies / E. Bakker, L. Nyborg, H. B. Pacejka ; SAE Paper 870421, Society of Automotive Engineers, Warrendale, PA, February 1987.
2. Creswell, Jay S. Studded tires and highway safety: feasibility of determining indirect benefits / J. S. Creswell, D. F. Dunlap, and J. A. Green. Transportation Research Board, National Research Council. – Washington, 1977.
3. Scheibe, Robert R. An overview of studded and studless tire traction and safety / Robert R. Scheibe. Washington State Transportation Center. – Seattle, 2002.
4. Балабин И. В. Комплексная оценка влияния основных силовых параметров на характеристику увода шин легковых автомобилей / И. В. Балабин, В. Н. Задворнов, А. В. Кнороз // Автомобильная промышленность. – 1984. – № 4. – С. 18-19.
5. Балакин В. Д. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий: Учебное пособие. – Омск: Изд-во СибАДИ, 2005. – 136 с.
6. Иванов, В. Н. Все об активной и пассивной безопасности автомобиля / В. Н. Иванов. – М.: Астрель, 2005. – 176 с.
7. Малюгин П. Н. Исследование предельных возможностей антиблокировочной системы по улучшению процесса экстренного торможения автомобиля на повороте / П. Н. Малюгин // Исследование торможения автомобиля и работы пневматических шин : межвуз. сб. – Омск : ОмПИ, 1983. – С. 22-37.
8. ОДМ. Руководство по борьбе с зимней скользкостью на автомобильных дорогах. Утв. 16.06.2003 г. распор. Минтранса РФ № ОС-548-р. – М.: Информав-тодор, 2003. – 72 с.
9. Рунэ Эльвик Справочник по безопасности дорожного движения / Рунэ Эльвик, Аннэ Боргер Мюсен, Трулс Ваа; под ред. В. В. Сильянова: пер. с норв. – М.: МАДИ (ГТУ), 2001. – 754 с.
10. Рябчинский А. И. Регламентация активной и пассивной безопасности автотранспортных средств / А. И. Рябчинский, Б. В. Кусиленко, Т. Э. Морозова. – М.: Академия, 2006. – 432 с.
11. Шины с шипами. За и против. Производство и эксплуатация / Коллектив авторов: Михайлов Ю. Б. и др. – СПб.: БСК, 1998. – 202 с.

Вахат Олександра Ігорівна

курсант навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ

Федоровська Наталія Володимирівна

старший науковий співробітник наукової лабораторії з проблем забезпечення публічної безпеки і порядку навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ, майор поліції (науковий керівник)

ОВОЛОДІННЯ ПРАКТИЧНИМИ НАВИЧКАМИ З НАДАННЯ ДОМЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ

Від 1 липня 2017 року майбутні водії складатимуть нові іспити. Головний сервісний центр МВС підготував понад дві тисячі сучасних запитань із правил дорожнього руху. Тепер старими залишаються тільки умови проходження тесту, а саме: 20 хвилин, 20 запитань і можна допустити щонайбільше дві помилки.

Майбутнім водіям складати теоретичну частину іспиту можна безліч разів, як і раніше. Утім нова спроба має бути не раніше, ніж за 5 днів. Низька якість зображення на ілюстративних матеріалах до запитань, наявність двох правильних відповідей або заплутані формулювання – це все нарікання на старі білети від учнів автошкіл. У нових тестах, обіцяють розробники, такої плутанини не буде. Допомогти майбутнім водіям під час тесту буде неможливо, запевняють у Головному сервісному центрі. Там обіцяють до кінця року по всій країні у класах для проходження іспиту встановити камери, а в екзаменаційних автівках – відеореєстратори [1].

На думку деяких водіїв до тесту додані занадто професійні запитання з надання медичної допомоги. На сайті тести ПДР online, де можна перевірити свої знання, у коментарях до розділу 37 «Надання першої медичної допомоги» майбутні водії пишуть: «Як звичайна людина, не лікар, може визначити, що у потерпілого – перелом? Навіть лікар направляє на рентген для підтвердження», «Видаліть ці питання взагалі з тестів». І подібних коментарів досить багато.

Так, за словами Юрія Чорного в нових тестах змінено медичні вимоги. Й нарікань, справді, теж чимало, але це тому, що майбутні водії не отримують в автошколах правильного навчання, ефективного тренінгу. На сьогоднішній день питання щодо надання домедичної допомоги при ДТП, приведені до європейських стандартів, до тих директив, які прийняла Україна, в тому числі, й за протоколами з надання домедичної допомоги. Є окремий протокол і для надання допомоги на місці ДТП.

Відповідно, питання в оновлених білетах спрямовані на те, щоб водій знав, як діяти при двох основних ситуаціях в ДТП: це зупинка кровотечі і правильна, своєчасна серцево-легенева реанімація. Також є питання, які стосуються транспортної іммобілізації – це те, що необхідно знати, якщо раптом доведеться доставляти потерпілого до медичного закладу самостійно,

без швидкої допомоги. Такі випадки бувають. Тобто, в тестах ПДР немає жодного такого завдання, яке не змогла б виконати людина без медичної освіти.

Нажаль, автошколи працюють за старою системою. Як правило, є викладач – медпрацівник, який навчає майбутніх водіїв, в основному, теорії. А керівництво автошколи вважає, що цього достатньо. У багатьох школах вчать за старою літературою, яка втратила свою актуальність. Однак на сьогодні для того, щоб стати викладачем домедичної допомоги, потрібно пройти інструкторський курс. Коли автошкола перенавчить викладача, а він, у свою чергу, донесе ці якісні знання слухачам школи – нарікання з приводу складності питань і необхідності їх змінити зникнуть. Адже слухач отримає, по-перше, правильний виклад матеріалу, алгоритм своїх дій при ДТП, по-друге, сучасну, грамотну літературу, а у підсумку – правильні навички домедичної допомоги. І тоді зникне та негативна думка, що медичні питання – «надто медичні». Тому завдання організацій, які навчають кандидатів у водії – підібрати та навчити фахівців, які викладатимуть даний предмет. І найголовніше: система надання домедичної допомоги має бути для всіх єдиного зразка [2].

На сьогоднішній день підготовкою інструкторів з медичної допомоги займаються Київська міжрегіональна філія ДП Український науково-дослідний інститут медицини транспорту МОЗ України, і Центр медицини катастроф, й інші навчальні центри за спеціально розробленою 24-годинною програмою, яка складається з двох частин: теоретичної та практичної. Викладач отримує як практичні ази надання домедичної допомоги, так і алгоритм – як потрібно викладати людям, які не мають медичної освіти. Як правило, заняття проводяться в групах не більше 12 чоловік, що дає можливість отримати якісні навички.

Керівники шкіл повинні відправити своїх спеціалістів на курси з викладання домедичної допомоги, а також обов'язково оновити літературу, яка зберігається роками. Сьогодні у більшості шкіл немає наукового матеріалу – плакатів, відеоматеріалів ... А навіть якщо є тренувальний манекен, на якому відпрацьовують навички, то цього недостатньо. Мають бути і правильні витратні матеріали, обов'язково мають бути джгути, й маски-клапани, й одноразові рукавички. І коли викладач проходить такий інструкторський курс, він точно розуміє, що, які матеріали йому потрібні для роботи. Поки що в більшості автошкіл медична частина навчання зводиться лише до теоретичного вивчення, а насправді це навчання – практичне. Тобто теорії – тільки 20%, а практичних відпрацювань медичних навичок має бути 80% [2].

Щоб зробити учасників дорожнього руху більш обізнаними з усіма небезпеками, які чатують на них на дорогах, і більш захищеними, Національна програма з попередження дорожньо-транспортного травматизму дітей та молоді “Traffic Challenge” запустила тренінги “Відповідальні батьки”.

На 16 тренінгах навчалися представники поліції, медики, освітяни, інструктори автошкіл, волонтери з різних громадських організацій та звичайні

громадяни. Всього за цей період активістам з Traffic Challenge вдалось навчити 651 людини, з них 44 поліцейських, 53 медиків, 345 освітян.

Тренери Олег Картавий та Ольга Дробишева переконані в тому, кожен, хто пройшов цей тренінг, може ділитися отриманими знаннями і навчати інших, використовувати отриману інформацію у професійній і повсякденній діяльності. “Під час навчання ми роздавали інформаційні матеріали, а також виклали у доступ для всіх бажаючих, хто пройшов тренінг, презентацію. Це зроблено для того, щоб слухачі тренінгів самостійно могли проводити навчання. – Пояснює голова ГО “Traffic Challenge” Ольга Дробишева. – Взагалі, якщо кожен з цих людей, які побували на тренінгу, проведе хоча б по одному заняття, то буде навчено приблизно 20 тис. людей. Ця цифра впливає з того, що в середньому на наших тренінгах група складала близько 30 чоловік, як і учнів в шкільному класі”.

В Києві такі навчання поставлені на постійну основу представниками патрульної поліції.

Тренінги “Відповідальні батьки” орієнтовані на включення до навчальної програми при жіночих консультаціях та пологових будинках, в превентивну роботу поліцейських з населенням, до уроків у автошколах, а також у позакласні заходи педагогів у школах [3].

В свою чергу, на базі Київського центру «Академія поліції» Національної академії внутрішніх справ створено спеціальне навчально-тренувальне відділення домедичної підготовки. Це перший державний центр парамедицини в Україні, випускники якого будуть отримувати сертифікацію державного зразка.

Головним завданням відділення є підготовка осіб, які зобов’язані надавати домедичну допомогу постраждалим, але не мають медичної освіти, а саме: співробітники Національної поліції України, працівники Державної служби України з надзвичайних ситуацій та інші особи, які за своїми службовими обов’язками повинні володіти практичними навичками надання домедичної допомоги.

Тренери відділення пройшли повний курс спеціальної (за програмою 48 годин) в міжнародному центрі парамедицини S.M.U.R.D, та сертифіковані за стандартами НАТО [4].

Отже, всі зусилля направлено на створення тренінгових центрів з підготовки фахівців з надання домедичної допомоги для збереження життя учасників дорожнього руху, в тому числі дітей.

Список використаних джерел:

1. В Україні з 1 липня водії складатимуть нові тести з ПДР (29.06.2017). – Режим доступу: <https://www.unian.ua/society/2003001-v-ukrajini-z-1-lipnya-vodiji-skladatimut-novi-testi-z-pdr-video.html>

2. Чорний Ю. Викладання домедичної допомоги в автошколах має бути єдиного зразка / Юрій Чорний // Оф. сайт Київська міжрегіональна філія ДП Український науково-дослідний інститут медицини транспорту МОЗ України. –

Режим доступу: <http://medtransvp.com.ua/yurij-chornij-vikladannya-domedichno%D1%97-dopomogi-v-avtoshkolax-maye-buti-yedinogo-zrazka/>

3. У 6 містах України запустили тренінги “Відповідальні батьки”. – Режим доступу: <http://trafficchallenge.com.ua/2017/12/26/u-6-mistah-ukrayini-zapustili-treningi-vidpovidalni-batki/>

4. Навчально-тренувальне відділення домедичної підготовки Київського центру «Академія поліції». – Режим доступу: <https://www.naiu.kiev.ua/strukturni-pidrozdili-akademiyi/inshi-navchalni-pidrozdili/navchalno-trenuvalne-viddilennya-domedichnoyi-pidgotovki/>

Веселов Микола Юрійович

доцент кафедри кримінально-правових дисциплін Криворізького факультету Національного університету «Одеська юридична академія», кандидат юридичних наук, доцент, старший науковий співробітник

ПІДСТАВИ ДЛЯ ЗВІЛЬНЕННЯ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ВІД АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ: ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО УРЕГУЛЮВАННЯ

Нагальною потребою для України на сьогодні залишається напрацювання (удосконалення) правової регламентації та впровадження в дію механізму використання технічних засобів та процедури фото-, відеофіксації порушень ПДР. До цього часу модель запровадження автоматичної фіксації порушень ПДР (і фіксації порушень з використанням технічних засобів) на всіх рівнях правового регулювання ще не здобула завершеного вигляду, наприклад, ще немає затверджених Технічних вимог до системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення БДР в автоматичному режимі тощо. Але, на наш погляд, потребують розв'язання і деякі законодавчі суперечності підстав та порядку звільнення власника ТЗ від адміністративної відповідальності.

Ч. 1 ст. 279-3 КУпАП передбачає два випадки, що можуть бути підставами для звільнення власника ТЗ від адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення БДР, зафіксоване в автоматичному режимі: 1) ТЗ вибув з його володіння внаслідок протиправних дій інших осіб, або щодо протиправного використання іншими особами номерних знаків, що належать його ТЗ; 2) фактичне керування ТЗ на час вчинення правопорушення іншою особою. Ці положення викладені у вигляді імперативу, тобто усувають суб'єктивізм у прийнятті рішення про звільнення з боку уповноваженої особи. Але вказана норма формулює умови за яких ці підстави стають юридичними фактами – у першому випадку це надана інформації з боку власника, у другому – звернення особи, яка фактично керувала ТЗ на момент вчинення вказаного правопорушення, особисто або за допомогою засобів телекомунікаційного зв'язку до уповноваженого підрозділу Національної поліції із відповідною

заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення та згоди на притягнення до адміністративної відповідальності.

Перший випадок передбачає власне бажання власника ТЗ використати можливість звільнення від адміністративної відповідальності у зв'язку з тим, що цей ТЗ використовувався іншою особою поза його (власника) бажанням. Така інформація підтверджується зареєстрованими в органах поліції заявами і повідомленнями про вчинені кримінальні правопорушення та інші події (згідно з Інструкцією про порядок ведення єдиного обліку в органах поліції заяв і повідомлень про вчинені кримінальні правопорушення та інші події, затвердженою наказом МВС України від 06.11.2015 р. № 1377). Протиправність дій щодо вибуття ТЗ з володіння власника або використання іншими особами номерних знаків означає, такий спосіб, який заборонений законом та передбачений або як правопорушення (проступок), або як злочин. Проте таке формулювання виключає випадки, коли ТЗ може вибути з володіння власника без його бажання або згоди але на законних підставах, наприклад, передача за рішенням суду речі (ТЗ), яка є предметом спору (у цивільному провадженні), на зберігання іншим особам, які не мають інтересу в результаті вирішення спору, як вид забезпечення цивільного позову (п. 7 ч. 1 ст.150 ЦПК України).

Другий випадок (як це передбачено у ст. 279-3 КУпАП) ставить звільнення власника ТЗ від адміністративної відповідальності в залежність від бажання та активних дій особи, яка фактично керувала ТЗ на час фіксації правопорушення. Проте таке формулювання не повністю корелюється зі змістом статей 14-1 та 14-2 цього ж Кодексу. Згідно з ч. 3 ст. 14-2 фізична особа, за якою зареєстровано ТЗ або яка ввезла ТЗ на територію України, звільняється від відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення БДР, зафіксовані в автоматичному режимі, якщо ТЗ, його номерний знак вибули з володіння власника внаслідок протиправних дій інших осіб (перша підстава звільнення), або на момент вчинення правопорушення таким ТЗ керувала інша особа (друга підстава). Вже приведена у цьому прикладі норма не розкриває хто саме і у який спосіб має доводити факт керування ТЗ іншою особою. А зі змісту ч. 2 ст. 14-1 взагалі впливає, що за наявності обставин, які свідчать про вчинення порушення, передбаченого ч. 1 цієї статті, іншою особою, власник (співвласник) ТЗ може протягом десяти днів з дня вручення йому постанови про накладення штрафу повідомити про відповідні обставини (ТЗ знаходився у володінні чи користуванні іншої особи, вибув з його володіння внаслідок протиправних дій інших осіб тощо) орган (посадову особу), що виніс постанову про накладення адміністративного стягнення. На період з'ясування та перевірки цих обставин виконання постанови про накладення адміністративного стягнення зупиняється до моменту встановлення особи, яка вчинила це правопорушення. В контексті викладеного раніше, останнє речення можна розуміти таким чином, що обов'язок спростовувати заяву власника ТЗ про те, що такий ТЗ знаходився у володінні чи користуванні іншої особи покладається на орган поліції. З приведенного впливає, що при поєднанні окремих положень статей 14-1 та 14-2

КУпАП у «презумпції відповідальності власник (співвласник) ТЗ» з'являється, так би мовити, «презумпція звільнення від відповідальності» цього власника, якщо він звернеться із заявою про те, що ТЗ керувала інша особа.

З приведеного бачимо, що між ч. 2 ст. 14-1, ч. 3 ст. 14-2 та абзацем 2 ч. 1 ст. 279-3 КУпАП існують певні суперечності (конкуренція норм). Положення ч. 2 ст. 14-1 КУпАП створюють більш приємні для власника ТЗ умови, покладаючи додаткові обов'язки на посадових осіб поліції. В той час, як ч. 1 ст. 279-3 формулює більш суворіші умови звільнення власника ТЗ від відповідальності, якщо під час правопорушення ТЗ керувала інша особа (заява та згода з правопорушенням такої особи, на що власник ТЗ не завжди може впливати). При цьому слід звернути увагу на те, що ст. 14-1 та 14-2 цього Кодексу знаходяться у другій главі Загальної частини Кодексу і фактично втілюють засади адміністративної відповідальності, а відповідно і звільнення від відповідальності власників ТЗ, а статті 279-1 – 279-4 лише розкривають їх реалізацію. Відтак, у перспективі можна уявити собі ситуацію, коли власник ТЗ (або його захисник), якого притягли до відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення БДР у порядку статей 279-1 або 279-2 КУпАП звернеться до адміністративного суду з оскарженням цього рішення, посилаючись на двозначні положення статей 14-1 та 14-2 цього ж Кодексу. Яким чином має вирішувати такий конфлікт суд?

Завданнями провадження в справах про адміністративні правопорушення є вирішення її в точній відповідності з законом. Втім у приведених відносинах маємо ситуацію, коли норми (у нашому випадку одного і того ж самого закону) пропонують різне регулювання одних фактичних обставин. Таку колізію часто-густо характеризують як розбіжність (невідповідність, суперечність) між нормами [1, с. 328]. КУпАП не передбачає розв'язання таких проблем. У звіті Венеціанської комісії наголошується, що правова визначеність вимагає, щоб правові норми були зрозумілими і точними тамали на меті гарантування, що ситуації і правовідносини будуть передбачуваними [2]. Рішенням ЄСПЛ від 14.10.2010 р. у справі «Щокін проти України» визначено концепцію якості закону, зокрема з вимогою, щоб він був доступним для заінтересованих осіб, чітким та передбачуваним у своєму застосуванні. Відсутність у національному законодавстві необхідної чіткості і точності порушує вимогу «якості закону». В разі коли національне законодавство припустило неоднозначне або множинне тлумачення прав та обов'язків осіб, національні органи зобов'язані застосувати найбільш сприятливий для осіб підхід [3, п.п. 56, 57]. Вирішення колізій у законодавстві завжди тлумачиться на користь особи, з урахуванням того, що національні органи зобов'язані застосувати найбільш сприятливий для особи підхід [4].

Такий підхід у вирішенні суперечностей, що фактично впливають зі змісту статей 14-1, 14-2 та 279-3 КУпАП у випадку звернення зацікавлених осіб до суду можуть бути вирішені на користь позивачів. Відповідно, це знову ускладнить дієвість механізму притягнення власників (співвласників) ТЗ до

юридичної відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення БДР, зафіксовані в автоматичному режимі.

Наша особиста позиція співпадає з вимогами ч. 1 ст. 279-3 КУпАП (посадові особи органів поліції не зобов'язані перевіряти обґрунтованість заяви власника ТЗ про те, що на час вчинення та фіксації правопорушення у сфері забезпечення БДР цим ТЗ керувала інша особа – це суттєво ускладнить притягнення правопорушників та буде відволікати поліцейських від виконання основних обов'язків, створить додаткові приводи для оскарження та скасування винесених у справах відповідно до статей 279-1 та 279-2 КУпАП постанов).

Таким чином, враховуючи наведене з метою усунення можливих суперечностей у застосуванні чинних норм КУпАП щодо притягнення до відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення БДР, зафіксованих в автоматичному режимі слід внести зміни до статей 14-1, 14-2 та 279-3 КУпАП та викласти їх у такій редакції:

- **ч. 2. ст. 14-1** – виключити;

- **ч. 3 ст. 14-2** викласти у наступній редакції: «Фізична особа, за якою зареєстровано транспортний засіб або яка ввезла транспортний засіб на територію України, звільняється від відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, якщо транспортний засіб, його номерний знак вибули з володіння власника внаслідок протиправних дій інших осіб, або за рішенням суду, або на момент вчинення правопорушення таким транспортним засобом керувала інша особа, яка звернулася особисто або за допомогою засобів телекомунікаційного зв'язку до уповноваженого підрозділу Національної поліції із відповідною заявою про визнання зазначеного факту адміністративного правопорушення»;

- **абзац 1 ч. 1 ст. 279-3** викласти у такій редакції: «Власник транспортного засобу або особа, яка ввезла транспортний засіб на територію України, звільняється від адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, у разі якщо:

ним надана інформація, що транспортний засіб вибув з його володіння внаслідок протиправних дій інших осіб, на підставі рішення суду або щодо протиправного використання іншими особами номерних знаків, що належать його транспортному засобу...».

Список використаних джерел:

1. Загальна теорія держави і права: підруч. для студ. юрид. ВНЗ / М. В. Цвік, О. В. Петришин, Л. В. Авраменко та ін.; за ред. М. В. Цвіка, О. В. Петришина. Х.: Право, 2009. 584 с.

2. CDL-AD(2011)003rev. Report on the Rule of Law. Adopted by the Venice Commission at its 86th plenary session (Venice, 25-26 March 2011) on the basis of comments by Mr Pieter van Dijk, Ms Gret Haller, Mr Jeffrey Jowell, Mr Kaarlo Tuori. – 16 с.

3. Справа «Шокін проти України» (Заяви № 23759/03 та № 37943/06): Рішення Європейського суду з прав людини від 14.10.2010 р. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/974_858 (дата звернення: 10.04.2018).

4. Ухвала слідчого судді Дніпровського районного суду м. Києва О. В. Бірса від 30.03.2018 р. у справі № 755/19041/17 / Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/73076150> (дата звернення: 10.04.2018).

Веселов Микола Юрійович

доцент кафедри кримінально-правових дисциплін Криворізького факультету Національного університету «Одеська юридична академія», кандидат юридичних наук, доцент, старший науковий співробітник

Байдак Жанна Василівна

студент третього курсу Криворізького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»

**СПЕЦІАЛЬНЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ
ДВОХКОЛІСНИХ МЕХАНІЧНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ:
ДОСВІД ШВЕЦІЇ**

З появою транспорту у людства виникла нагальна потреба у розробці заходів спрямованих на мінімізацію ризиків, пов'язаних з його використанням. При цьому, враховуючи характерні риси кожного з видів транспорту, існує необхідність в законодавчому закріпленні індивідуальних правил безпеки використання кожного транспортного засобу.

Мотоцикли є альтернативою автомобілів в містах, де постає проблема завантаженості доріг. Такий вид транспорту має безліч переваг, серед яких зокрема їх доступність. Поряд з тим, важливо, щоб такі поїздки були безпечними.

Законодавець не передбачає специфічних умов чи специфічних правил для водіїв, котрі керують мотоциклами чи скутерами (крім окремих пунктів ПДР, наприклад, користування мотошоломам, особливий швидкісний режим). Зазвичай, ці види транспорту сприймаються як гілка автомобільного транспорту, а отже і правила для автомобілістів мають поширюватися на мотоциклістів. Така ситуація є некоректною, адже в даному випадку дуже важливо врахувати особливості даних транспортних засобів. Це певною мірою пояснює високий відсоток дружньо-транспортних пригод (далі – ДТП) за участю мототранспорту.

Як свідчать статистичні дані, надані Департаментом інформаційно-аналітичної підтримки надзвичайних пригод України, за період з 01.01.2017 р. до 31.12.2017 р. кількість ДТП на території України зросла в середньому на 2,4% [3, с. 1]. Кількість ДТП, внаслідок яких постраждали люди, зросла на 1,6%, зокрема, на 0,6% збільшилася кількість загиблих у таких ДТП

осіб та на 3,2% – травмованих [3, с. 1]. Показник ДТП за участі мототранспорту на території України також продовжує зростати. Згідно з даними європейської «поліцейської» статистики щодо безпеки на дорогах, у 2016 році мотоциклісти стали учасниками 2299 аварій на дорогах, під час яких загинуло 232 водії мотоциклів, 12 їхніх пасажирів, 1846 водіїв і 221 пасажир мотоциклів (скутерів) отримали поранення.

Актуальність цього питання додатково підкреслює ще той факт, що переважна більшість водіїв двохколісних транспортних засобів це особи віком від 16 до 18 років (неповнолітні). Уразливим місцем мотоциклів (скутерів) є відсутність належної захищеності в процесі експлуатації цього транспортного засобу, як для водія, так і для пасажирів.

Крім конструктивного удосконалення (технічний аспект) безпеки зазначених учасників дорожнього руху, з метою розв'язання цих проблем закордонні законодавці також доклали зусиль нормативно-правового характеру, результатом яких стала низка законодавчих актів та програм. Яскравим прикладом є розробка у Швеції спільної стратегії на 2010-2020 роки підвищеної безпеки руху на мотоциклі та скутері [2]. Ця стратегія була розроблена в рамках шведської програми з підвищення безпеки дорожнього руху та зниження показника смертності в дорожньо-транспортних пригодах «Vision Zero», прийнятої парламентом Швеції у 1997 році. Мета цієї стратегії полягає в тому, щоб показати, як кількість смертей мотоциклістів і водіїв мопедів можна скоротити вдвічі, а кількість серйозних травм може бути знижена на 25% до 2020 року [2, с. 6]. Найважливішим є забезпечення безпечного руху мотоциклів, адже навіть дотримуючись допустимої швидкості руху у випадку аварії несприятливі наслідки для мотоциклістів та водіїв скутерів (мопедів) в рази більші, аніж для інших учасників ДТП.

Стратегія передбачає такі пріоритетні напрями:

- впровадження антиблокувальної системи гальм (ABS) для мотоциклів;
- зменшення порушень, пов'язаних з перевищенням швидкості серед водіїв мототранспорту;
- належне використання шоломів;
- покращення видимості мотоциклістів та уваги водіїв мототранспорту та інших учасників дорожнього руху один до одного;
- зниження швидкості за рахунок скорочення підрізаних [2, с. 6].

Як стверджується в стратегії, гальмівні системи ABS на мотоциклах знижують ризик загибелі або сильного травмування при аварії приблизно на 50%. Аналіз фатальних катастроф з мотоциклістами показує, що швидкість їх руху в багатьох аваріях була перевищена. Лише 4 з 10 мотоциклістів – учасників ДТП з фатальними наслідками дотримувалися швидкісного режиму [2, с. 6]. Порушення швидкості можуть бути причиною аварії та ускладнити травму. Нехтування використанням шоломів збільшує ризики водія такого транспортного засобу в разі ДТП. Так, водії, які використовують шоломи належним чином мають підвищені шанси на виживання в аварії, якщо

швидкість не перевищує 45 км/год і добрий шанс на виживання, якщо швидкість не перевищує 30 км/год.

Одним з чинників ДТП взагалі та ДТП за участю водіїв мототранспорту зокрема є стан доріг. Рівне покриття доріг з належно розміткою може попередити певну частину нещасних випадків серед мотоциклістів [2, с. 24]. Не зайвим також в аспекті дорожнього покриття було б виділити окрему смугу на проїжджій частині для таких двоколісних транспортних засобів подібно тому, як виокремлюють смуги для велосипедистів.

Зважаючи на непомітність двоколісних транспортних засобів на дорозі, доцільним було б вдосконалювати системи електрообладнання мотоциклів і зовнішніх світлових приладів. Вирішити це питання можна оснастивши мотоцикли ходовими вогнями, що застосовуються в денний час та одночасно з цим змінити забарвлення мотоциклів: зробити їх більш яскравими, помітними на дорозі.

Доцільним було б взяти на озброєння завдання, висвітлені в Стратегії підвищеної безпеки для мотоциклів та скутерів (з досвіду Швеції), за необхідності додати до них інші та спробувати втілити їх у вітчизняному законодавстві задля безпеки усіх учасників дорожнього руху. Стан доріг в Україні далекий від ідеального, а спроби його поліпшити зазвичай не мають помітного успіху (навіть, не зважаючи на численні обіцянки Уряду).

Водії транспортних засобів, і в першу чергу мотоциклів, нехтують правилами дорожнього руху та правилами власної безпеки, легковажно ставлячись до шоломів, котрі часто рятують життя тим, хто ними користується [1, с. 7]. Водії нехтують власною безпекою, сідаючи за кермо в нетверезому стані та, грубо порушуючи швидкісний режим.

Необхідно враховувати й інші суттєві фактори, такі як правильне оцінювання ситуації, уважність, зосередженість водіїв під час руху або ж рівень стомленості. Існують випадки, за яких ДТП спричинено в результаті того, що водій засинає за кермом [2, с. 25]. Іншим небезпечним чинником є керування транспортним засобом в стані алкогольного сп'яніння. Досить часто він поєднується з угоном транспортного засобу. Тож належну увагу слід відвести протиугонным засобам захисту транспортних засобів. Особливо гостро це питання стоїть щодо двоколісних механічних транспортних засобів.

У випадку з перевищенням швидкості, санкції, передбачені законодавством за таке порушення чомусь не слугують стримуючим фактором для водіїв мототранспорту. Ймовірно причина цього криється в недосконалому процесу здійснення правосуддя (притягнення до відповідальності) в Україні. Однак в даному випадку варто приділяти належну увагу і превентивним заходам та стимулюючим правовим нормам як частині механізму забезпечення безпеки дорожнього руху.

На жаль, українське законодавство не містить спеціального нормативно-правового акта, який би регламентував особливості забезпечення безпеки дорожнього руху такого специфічного виду транспорту як мотоцикл (скутер). І навіть, враховуючи статистичні дані, які констатують невтішну динаміку

аварійності за участю цих транспортних засобів та стрімке збільшення постраждалих під час таких ДТП, ситуація в площині законотворчості майже не змінюється.

Список використаних джерел:

1. Polismyndighetens strategiförtrafiksommetod. PM 46/2016. Publicerades den 12 oktober 2016. URL: <https://polisen.se/siteassets/dokument/strategier/polismyndighetens-strategi-for-trafik.pdf> (01.05.2018).

2. Ökad säkerhet på motorcyklarochmopeder. Gemensamstrategiföråren 2010-2020, version 1.0. Trafikverket: JörgenPersson, Trafikverket. 2010. 56. URL: http://www.svmc.se/smc_filer/SMC%20centralt/Dokument/Nationell%20strategi/Gemensam%20strategi%201.0.pdf (01.05.2018).

3. Статистика аварійності в Україні за 8 місяців 2017 року. Департамент інформаційно-аналітичної підтримки НП України. URL: <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm> (01.05.2018).

Відерник Віктор Вікторович

курсант факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Гурський Віктор Євгенович

завідувач кафедри спеціальних дисциплін та спеціальної підготовки факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат психологічних наук (науковий керівник)

КОМПЛЕКС ЗАХОДІВ, СПРЯМОВАНИХ НА ПОПЕРЕДЖЕННЯ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Однією з основних причин аварійності є порушення правил дорожнього руху його учасниками, тому необхідно підвищувати їхню культуру поведінки та впроваджувати жорсткий контроль за дотриманням зазначених правил. Оскільки найбільша кількість ДТП спостерігається при перевищенні безпечної швидкості, тому в населених пунктах можливо застосовувати засоби примусового зниження швидкості, особливо в районах навчальних закладів, у місцях з інтенсивним рухом дітей через дорогу та перед нерегульованими перехрестями, що дасть змогу зменшити аварійність [1].

Україні потрібні комплексні зміни у сфері безпеки руху: починаючи з термінового відновлення контролю за швидкістю та посилення штрафів, і до просвітницьких та інформаційних кампаній. На цьому наголосили учасники Кампанії «За безпечні дороги» під час панельної дискусії «Боротьба за безпеку дорожнього руху в Україні: що змінилось у 2017 та чого чекати у 2018 році?». Експерти назвали основні кроки, необхідні для зниження рівня аварійності та підбили підсумки змін за минулий рік [2].

З метою забезпечення безпеки дорожнього руху за порушення Правил дорожнього руху та інших законодавчих актів, які регулюють дорожній рух, передбачено адміністративну відповідальність, а за серйозніші – кримінальну; в окремих випадках може наставати цивільно-правова відповідальність [3].

Ключовою причиною смертей на українських дорогах залишається перевищення швидкості. Водії масово порушують правила, оскільки контроль швидкісного режиму відсутній, а штрафи – малі і не зіставні зі шкодою. Тому необхідно відновити автоматичну фіксацію порушень ПДР та встановити суму штрафу, яка спонукатиме водіїв дотримуватися правил. А одним із позитивів минулого року експерти називають зменшення максимальної швидкості у населених пунктах до 50 км/год [2].

Заходи адміністративного впливу до порушників найбільш поширені. Вони застосовуються відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення за вчинення адміністративних правопорушень, пов'язаних з дорожнім рухом у межах санкцій, передбачених Кодексом за їх вчинення. Суб'єктами цих адміністративних правопорушень є фізичні деліктоздатні особи (громадяни України, іноземці і особи без громадянства), які досягли 16-річного віку [4].

Зареєстровано проект Закону № 7286 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху». Зокрема, документом пропонується встановити адміністративну відповідальність за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на 10 км/год (сьогодні – 20 км/ч). А ось перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на 50 км/ч потягне вже накладення штрафу в розмірі 200 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (сьогодні – 30) [5].

Пропонується підвищити покарання за порушення ПДР у нетверезому стані, що спричинило смерть. “За порушення ПДР особами, які керують транспортними засобами у нетверезому стані, що спричинило смерть або заподіяне тяжке тілесне ушкодження, – покарання у вигляді позбавлення волі від семи до дванадцяти років з позбавленням права керування транспортними засобами на строк від п'яти до десяти років”, – зазначив він. За керування автомобілем без прав штраф зростає у 20 разів – до 10 200 грн. А за повторне таке порушення – 40 800 грн. Особи, позбавлені права керування, порушивши закон, сплачуватимуть штраф у розмірі 20 400 гривень, а за повторне вчинення цього порушення протягом року – 40 800 гривень. Відтепер за перевищення швидкості в населених пунктах штраф становитиме 3 400 грн. Раніше він був 510 грн. За те, що водій залишив місце ДТП, тепер доведеться заплатити 3 400 замість 255 грн. раніше. До того ж, таке порушення передбачає можливість позбавлення права керування транспортним засобом на строк до шести місяців [6].

Ураховуючи вищенаведене та досвід зарубіжних держав, пропонується в Загальній частині КК України передбачити порядок та умови застосування

позбавлення права на керування транспортними засобами як інший кримінально-правовий захід [1].

Чинний КК України передбачає можливість позбавлення особи водійських прав на строк до трьох років лише у випадку вчинення злочину, передбаченого ст. 286 КК України. Причому, законодавець не відносить вирішення цього питання до обов'язків суду в кожному конкретному випадку, а передбачає можливість застосування такого заходу на його розсуд. Тобто особа, керуючи транспортним засобом та умисно порушивши правила дорожнього руху, після розгляду справи в суді має можливість знову сісти за кермо [7].

Виконання комплексу зазначених вище заходів дасть змогу значно підвищити рівень безпеки дорожнього руху, зменшити кількість ДТП і знизити рівень тяжкості їх наслідків, мінімізувати людські втрати та фінансові збитки внаслідок ДТП, поліпшити стан вулично-дорожньої мережі, підвищити рівень дотримання правил дорожнього руху його учасниками [3].

Підсумовуючи зазначимо, порушення правил дорожнього руху це основна причина аварійності. Перевищення швидкості найпоширеніше порушення, та призводить до великої кількості аварій. Необхідні комплексні міри з забезпечення безпеки дорожнього руху. Відповідальність за порушення ПДР необхідно збільшувати.

Список використаних джерел:

1. Єфименко Р. В. Аналіз причин виникнення ДТП і розробка заходів із підвищення безпеки дорожнього руху / Р. В. Єфименко, Н. І. Попович, О. В. Беленчук // Науково-виробничий журнал. – 2015. – № 6. – С. 34–35.

2. Безпека дорожнього руху: що змінилось і чого чекати у 2018 році [Електронний ресурс] // Центр демократії та верховенства права. – 2018. – Режим доступу до ресурсу: <http://cedem.org.ua/news/bezpeka-dorozhnogo-ruhu-shho-zminylos-i-chogo-chekaty-u-2018-rotsi/>

3. Відповідальність за порушення правил дорожнього руху [Електронний ресурс] // Регіональний центр професійно-технічної освіти м. Зіньків. – Режим доступу до ресурсу: http://ptu25.at.ua/index/pdr_vidpovidalnist_za_porushennja_pr_avi_dorozhnogo_rukhu/0-127

4. Відповідальність за порушення правил дорожнього руху в Україні [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: www.wikiwand.com/uk/Відповідальність_за_порушення_правил_дорожнього_руху_в_Україні.

5. Кабмін хоче змусити водіїв віддавати права поліцейським [Електронний ресурс] // Закон і Бізнес. – 2017. – Режим доступу до ресурсу: http://zib.com.ua/ua/print/130806kabmin_hoche_zmusiti_vodiiv_viddavati_prava_policeyskim.html.

6. Посилення покарання за порушення ПДР: усі пропозиції уряду щодо зменшення смертності на дорогах [Електронний ресурс] // УНІАН. – 2017. – Режим доступу до ресурсу: www.unian.ua/society/2236649-posilennya-pokarannya-za-porushennya-pdr-usi-propozitsiji-uryadu-schodo-zmenschennya-smertnosti-na-dorogah.html.

7. Горбачева І. М. Сучасні причини виникнення проблем безпеки дорожнього руху / І. М. Горбачева. // Вісник Асоціації кримінального права України. – 2017. – № 8. – С. 203–212.

Глазейкін Денис Юрійович

курсант факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Буга Ганна Сергіївна

доцент кафедри юридичних дисциплін факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

ПРАВИЛА ПОВЕДІНКИ ПІШОХОДІВ НА ДОРОЗІ

В сучасній Україні актуальною є тема правил поведінки пішоходів на дорозі. Саме через незнання правил дорожнього руху, їх порушення, пішоходи найчастіше потрапляють у ДТП.

Слід зазначити, що пішохід – це особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в інвалідних колясках без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу чи інвалідну коляску [1]. Основними нормативно-правовими актами, які регулюють такі правовідносини є Закон України «Про дорожній рух» та Правила дорожнього руху, які затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 зі змінами та доповненнями [2].

Пішоходи повинні рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках, тримаючись правого боку. Якщо немає тротуарів, пішохідних доріжок або пересуватися по них неможливо, пішоходи можуть рухатися велосипедними доріжками, тримаючись правого боку і не утруднюючи рух на велосипедах, або в один ряд узбіччям, тримаючись якомога правіше, а у разі його відсутності або неможливості рухатися по ньому – по краю проїзної частини назустріч руху транспортних засобів. При цьому треба бути обережним і не заважати іншим учасникам дорожнього руху [3].

Особливої уваги заслуговує п. 4.4 Правил дорожнього руху, а саме рух проїзною частиною у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості. Згідно з цим пунктом, у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості пішоходи, які рухаються проїзною частиною чи узбіччям, повинні виділити себе, а за можливості мати на зовнішньому одязі світлоповертальні елементи для своєчасного їх виявлення іншими учасниками дорожнього руху. Від цього буде залежати безпека пішохода, його здоров'я, а може навіть і життя [2].

Чинні Правила дорожнього руху трактують, що пішоходам забороняється:

а) виходити на проїзну частину, не впевнившись у відсутності небезпеки для себе та інших учасників руху;

б) раптово виходити, вибігати на проїзну частину, в тому числі на пішохідний перехід;

в) допускати самостійний, без нагляду дорослих, вихід дітей дошкільного віку на проїзну частину;

г) переходити проїзну частину поза пішохідним переходом, якщо є розділювальна смуга або дорога має чотири і більше смуг для руху в обох напрямках, а також у місцях, де встановлено огороження;

г) затримуватися і зупинятися на проїзній частині, якщо це не пов'язано із забезпеченням безпеки дорожнього руху;

д) рухатися по автомагістралі чи дорозі для автомобілів, за винятком пішохідних доріжок, місць стоянки і відпочинку [4].

Отже, в сучасній Україні досить актуальною є тема знання правил дорожнього руху пішоходами. Пішоходи повинні знати та виконувати Правила дорожнього руху неухильно. Виконання цих правил може зберегти їм життя та здоров'я. Існує нагальна потреба у посиленні нагляду за дотриманням пішоходами правил дорожнього руху, адже статистика свідчить про нехтування правоохоронними органами цього питання.

Список використаних джерел:

1. «Пішохід зобов'язаний...» – 10 заповідей пішохода на дорозі [Електронний ресурс] // юридична компанія перітус консалтинг. – 2015. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.peritus.com.ua/pishohid-zobovyazanyj/>

2. Правила дорожнього руху: права та обов'язки пішоходів [Електронний ресурс] // Рівненський місцевий центр з надання безоплатної вторинної правової допомоги. – 2017. – Режим доступу до ресурсу: <http://rivne.legalaid.gov.ua/ua/pravovi-konsultatsii/pravyla-dorozhnoho-rukhu-prava-ta-obov-iazky-pishokhodiv>

3. Правила дорожнього руху 2018 [Електронний ресурс] // ПДР України 2018. – Режим доступу до ресурсу: <https://vodiy.ua/pdr/4/>

4. Безпека пішохода – знання та дотримання Правил дорожнього руху [Електронний ресурс] // Тернопільський науково-дослідний експертно-криміналістичний центр. – 2018. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.ndekc.te.ua/news/bezpeka-pshohoda--znannya-ta-dotrimannya-pravil-dorozhnogo-ruhu>

Гришко Олексій Андрійович

курсант факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Буга Володимир Васильович

доцент кафедри юридичних дисциплін факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

ДЕЯКІ ПИТАННЯ РОЗСЛІДУВАННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПОДІЇ: КРИМІНОЛОГІЧНИЙ АСПЕКТ

В сучасній Україні питання розслідування ДТП є досить актуальним, тому що від його розвитку залежить правомірне оголошення вироку правопорушникам.

Дорожньо-транспортна подія – це злочинне порушення правил дорожнього руху, в результаті якого заподіяна середньої тяжкості, або тяжкі тілесні пошкодження, або навіть, смерть постраждалого [1].

Дорожньо-транспортні події досить різноманітні. Залежно від механізму події вони поділяються на такі:

1) зіткнення транспортних засобів один з одним (при зустрічному чи попутному рухові, бокові зіткнення);

2) наїзд транспортного засобу (на пішохода, нерухомий транспортний засіб, перешкоду, велосипедиста, гужовий транспорт);

3) перекидання транспортного засобу (що буває порівняно рідко – при повороті на великій швидкості чи наїзді при повороті правим боком на узбіччя);

4) падіння пасажирів з транспорту;

5) інші дорожньо-транспортні події, що стають наслідком грубого порушення правил руху чи експлуатації транспортних засобів самими постраждалими (падіння транспорту в урвище, з мосту тощо) [2].

При розслідуванні дорожньо-транспортної пригоди слідчий в першу чергу стикається з реальною обстановкою, в якій протікала подія, тобто, місцем події. Саме в його обстановці найчастіше необхідно відшукати сліди, за якими можна судити про характер події, механізми його розвитку, а через них і про характер і послідовність злочинних дій при розвитку події (сліди ковзання, гальмування, характер пошкоджень на транспортних засобах або нерухомі перешкоди і так далі) [3].

Дані про особу злочинця також мають важливе значення для визначення багатьох обставин дорожньо-транспортної події. При вивченні особи водія встановлюється його вік, фахова підготовка, наявність чи відсутність практичних навичок, стаж роботи, стан здоров'я, наявність фізичних вад або захворювань, тривалість і характер роботи до моменту події. Зокрема, велика кількість дорожньо-транспортних подій вчиняються особами зі стажем водіння до п'яти років, оскільки вони ще не мають достатніх навичок керування транспортом і водночас виявляють зайву самовпевненість [4].

На наступному етапі розслідування слідчий зазвичай вже має докази, що дозволяють визначити найбільш суттєві обставини ДТП, на основі яких

приймається рішення про притягнення певної особи як обвинуваченого. Можуть мати місце наступні варіанти результатів початкового етапу розслідування:

1) у ДТП винен водій, який порушив правила дорожнього руху (перевищення допустимої швидкості, невиконання вимог дорожніх знаків, перебування за кермом в нетверезому стані, неправильний обгін тощо);

2) ДТП сталося внаслідок технічної несправності автомобіля (відмова гальм, рульового управління, інших агрегатів), за що відповідальною є певна службова особа підприємства, організації чи установи;

3) ДТП сталося внаслідок неналежного стану дороги (пошкодження, відсутність розмітки, дорожньої сигналізації);

4) інсценування ДТП для приховування іншого злочину [5].

Фінальним етапом розслідування є допит обвинуваченого, під час якого слід прагнути до одержання максимально докладних і конкретних показань щодо дорожньої обстановки, швидкості руху транспорту, його технічного стану, способу вчинення злочину, дій водія, спрямованих на запобігання події, дій інших учасників події, фізичного стану водія, його дій після закінчення події (чи допомагав постраждалому, чи не знищував сліди) та інших обставин злочинного порушення правил безпеки дорожнього руху і винесення вироку обвинуваченому [6].

Отже, можна зробити висновок, що в сучасній Україні досить розвинена система розслідування дорожньо-транспортних подій, яка проходить декілька етапів розслідування. Але разом з тим потрібно зазначити, що існує низка проблемних питань, що потребують негайного вирішення, перш за все, на законодавчому рівні.

Список використаних джерел:

1. Криміналістика / [Т. В. Варфоломеева, В. Г. Гончаренко, В. І. Бояров та ін.]. – Київ: Академія адвокатури України, 2011. – 490 с. – (Юрінком Інтер).

2. Криміналістична характеристика злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс] // розслідування злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху. – 2016. – Режим доступу до ресурсу: http://library.nlu.edu.ua/POLN_TEXT/KNIGI/1_DISK/KRIM/html/Глава_34.htm.

3. Загальна методика розслідування ДТП [Електронний ресурс] // Методика розслідування ДТП. – 2016. – Режим доступу до ресурсу: <http://ukrbukva.net/95277-Metodika-rassledovaniya-DTP.html>.

4. Криміналістична характеристика ДТП [Електронний ресурс] // Розслідування дорожньо-транспортних подій (ДТП). – 2016. – Режим доступу до ресурсу: http://pidruchniki.com/1096050660908/pravo/rozsliduvannya_dorozhno-transportnih_podiiv_dtp.

5. Особливості наступного етапу розслідування злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту [Електронний ресурс] // Методика розслідування злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту. – 2016. – Режим доступу до ресурсу: <https://studfiles.net/preview/5536259/page:3>.

6. Розслідування злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс] // ukrbukva.net. – 2017. – Режим доступу до ресурсу: http://library.nlu.edu.ua/POLN_TEXT/KNIGI/1_DISK/KRIM/html/Глава_34.htm.

Гріднєв Денис Едуардович

курсант факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Гурський Віктор Євгенович

завідувач кафедри спеціальних дисциплін та спеціальної підготовки факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат психологічних наук (науковий керівник)

УРАХУВАННЯ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ ЩОДО ДОТРИМАННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В ЗАКОНОДАВСТВІ УКРАЇНИ

Згідно з інформацією Всесвітньої організації охорони здоров'я, щороку у світі гинуть на дорогах близько 1,2 млн. людей, а кількість поранених складає близько 10 млн [1].

Існуючі сьогодні засоби забезпечення безпеки дорожнього руху (БДР) та їх ефективність, що надають одночасно переваги і того, й іншого, використовуються в Європейських країнах у максимальній мірі. До засобів входить і система МДП Організації Об'єднаних Націй (Митна конвенція про міжнародні перевезення із застосуванням книжки МДП – міжнародної угоди, яка була прийнята 1975 року під егідою Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй. Метою Конвенції є створення системи транспортування вантажів, які спрощують процедури їхнього оформлення при перетинанні ними кордонів), і системи Загального транзиту ЄС, та інші міжнародні правові інструменти [2].

Порушення правил дорожнього руху спричиняє тяжкі наслідки здоров'ю та життю, суттєві матеріальні збитки (приблизно 16 млрд. грн. на рік). Отже, проблема відпрацювання ефективних та дієвих заходів попередження порушення правил дорожнього руху в Україні потребує ретельного дослідження та розв'язання. В Україні в рамках щорічних заходів щодо адаптації законодавства до вимог ЄС був розроблений проект Державної концепції підвищення безпеки дорожнього руху, якою передбачалося до 2012 р. зменшити кількість загиблих на дорогах і вулицях населених пунктів України вдвічі порівняно з рівнем 2006 р. Статистика свідчить, що в цілому кількість ДТП було зменшено, але й ці показники є відносними. З огляду на досить високий рівень аварійності та смертності в ДТП в Україні розробка та впровадження заходів з поліпшення безпеки на дорогах загального користування є вкрай необхідною [1].

Однією з основних причин аварійності є порушення правил дорожнього руху його учасниками, тому необхідно підвищувати їхню культуру поведінки та впроваджувати жорсткий контроль за дотриманням зазначених правил. Оскільки найбільша кількість ДТП спостерігається при перевищенні безпечної швидкості, тому в населених пунктах можливо застосовувати засоби примусового зниження швидкості, особливо в районах навчальних закладів, у

місцях з інтенсивним рухом дітей через дорогу та перед нерегульованими перехрестями, що дасть змогу зменшити аварійність [3].

Чинний КК України передбачає можливість позбавлення особи водійських прав на строк до трьох років лише у випадку вчинення злочину, передбаченого ст. 286 КК України. Причому, законодавець не відносить вирішення цього питання до обов'язків суду в кожному конкретному випадку, а передбачає можливість застосування такого заходу на його розсуд. Тобто особа, керуючи транспортним засобом та умисно порушивши правила дорожнього руху, після розгляду справи в суді має можливість знову сісти за кермо. Утім особа може заподіяти умисне тяжке тілесне ушкодження або позбавити людину життя шляхом здійснення наїзду транспортним засобом, використавши останній як знаряддя вчинення злочину. У таких випадках суд може кваліфікувати зазначені дії лише як злочин проти життя, здоров'я особи, санкції за вчинення яких не передбачають позбавлення водійських прав. На наш погляд, це не є правильним, адже особа навмисно використовує джерело підвищеної небезпеки та порушує правила дорожнього руху для спричинення тяжких наслідків [1].

За роки незалежності в Україні не було створено ефективної системи управління безпекою дорожнього руху, яка б базувалася на концентрації повноважень та відповідальності в руках єдиного державного органу й одночасно забезпечувала б чіткий розподіл повноважень між органами виконавчої влади та місцевого самоврядування і координацію їх діяльності. Відсутність ефективної системи управління безпекою дорожнього руху не дозволяє Україні повною мірою використовувати кращий світовий досвід та наукові досягнення в галузі безпеки дорожнього руху, екологічної безпеки транспорту та сталої мобільності й не сприяє залученню міжнародної технічної і фінансової допомоги для реалізації проектів з підвищення безпеки дорожнього руху [1].

Виконання комплексу зазначених вище заходів дасть змогу значно підвищити рівень безпеки дорожнього руху, зменшити кількість ДТП і знизити рівень тяжкості їх наслідків, мінімізувати людські втрати та фінансові збитки внаслідок ДТП, поліпшити стан вулично-дорожньої мережі, підвищити рівень дотримання правил дорожнього руху його учасниками [3].

Ураховуючи вищенаведене та досвід зарубіжних держав, пропонується в Загальній частині КК України передбачити порядок та умови застосування позбавлення права на керування транспортними засобами як інший кримінально-правовий захід. Причому варто враховувати такі положення: 1) передбачити можливість позбавлення особи права керування транспортними засобами на строк до трьох років у випадку вчинення нею будь-якого суспільно небезпечного діяння у зв'язку з керуванням транспортним засобом або при порушенні обов'язків водія автотранспортного засобу, з одночасною заборонаю видачі такої особі нових водійських прав; 2) передбачити можливість установити заборону на управління транспортним засобом безстроково, якщо особа внаслідок керування транспортним засобом спричинила тяжкі тілесні

ушкодження або смерть іншій особі і на момент керування транспортним засобом перебувала у стані алкогольного або іншого сп'яніння [1].

Підсумовуючи зазначимо, порушення правил дорожнього руху несе тяжкі наслідки. Найбільшою причиною травматизму на дорозі є перевищення швидкості. Україна у рамках зближення з ЄС переймає досвід ЄС з забезпечення безпеки дорожнього руху. На наш погляд, необхідно збільшити відповідальність за керування у стані алкогольного сп'яніння. Необхідно передбачити безстрокову заборону на керування автотранспортом, якщо особа перебувала у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння.

Список використаних джерел:

1. Горбачева І. М. Сучасні причини виникнення проблем безпеки дорожнього руху / І. М. Горбачева. // Вісник Асоціації кримінального права України. – 2017. – № 8. – С. 203–212.

2. Степанов О. В. Сучасні причини виникнення проблем безпеки дорожнього руху / О. В. Степанов. // Вестник ХНАДУ. – 2015. – № 68. – С. 118–122.

3. Єфименко Р. В. Аналіз причин виникнення ДТП і розробка заходів із підвищення безпеки дорожнього руху / Р. В. Єфименко, Н. І. Попович, О. В. Беленчук. // Науково-виробничий журнал. – 2015. – № 6. – С. 34–35.

Гусєва Євгенія Ігорівна

директор юридичної компанії «Мистецтво права», м. Дніпро, здобувач кафедри адміністративного та господарського права Запорізького національного університету

Доненко Валерій Вікторович

професор кафедри адміністративного та митного права Університету митної справи та фінансів, м. Дніпро, доктор юридичних наук, доцент

ДО РОЗВИТКУ СУЧАСНИХ ФОРМ УЧАСТІ ГРОМАДЯН У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

До розвитку сучасних форм участі громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху.

Протягом тисячоліть людством продовжуються спроби створити універсальний інструмент життєдіяльності, який би відповідав постійно змінюючим умовам дійсності. В той же час, неоднорідність предметного світу впливає на процеси трансформації суспільних відносин. Як наслідок, людством не полишало спроб створити універсальні засоби своєї життєдіяльності, головною метою яких мало стати адаптація до постійних змін оточуючої їх дійсності. Основна проблема полягає в тому, що неоднорідність предметного світу породжує процеси трансформації суспільних відносин. В наслідок чого

досягнення науки та техніки призвели до суттєвої інтенсифікації дорожнього руху, а сучасна людина постає як суб'єкт та об'єкт цього явища.

Втім кількісне та якісне зростання транспортних засобів призводить до протиріч між органами публічного адміністрування – водіями – учасниками дорожнього руху. В той же час, індивідуальна та колективна свідомість містить в собі такі обсяги знань в сфері запровадження правил поведінки, але кожного разу виникає необхідність удосконалення відносин в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Само по собі розширення життєвого простору прискорює комунікативне поле соціуму, яке потребує відповідних механізмів захисту всіх від всього.

Забезпечення цих відносин за допомогою переважно засобами репресивного спрямування (встановленням, посиленням та зміненням адміністративної та кримінальної відповідальності) не має належного впливу. Само по собі розширення життєвого простору прискорює комунікативне поле соціуму, яке потребує відповідних механізмів захисту всіх від всього.

Взаємообумовленість безпеки дорожнього руху та її забезпечення постає основною парадигмою забезпечення стабільного стану дорожнього руху на всіх рівнях соціального організму.

Органи публічного адміністрування та суспільні інститути намагаються знизити негативні наслідки поступового прискорення загального, регіонального та локального дорожнього руху, тому в різних країнах діє формальний та неформальний звід правил, формуючий межі дозволеного та забороненого. Головним чинником постає пріоритет захищеності від загроз, які здатні причинити шкоду життєвоважливим інтересам люди у зв'язку з експлуатацією транспортних засобів.

Різноманітність проблем, які пов'язують з безпекою дорожнього руху породжує різноманітним погляді щодо стану та стану її забезпечення. Принаймні ми маємо ситуацію, коли відносна амбівалентність в питаннях забезпечення безпеки дорожнього руху призводить до висновків про неспроможність людей щодо її забезпечення та абсолютизації заходів з захисту громадян від дорожньо-транспортних пригод. Жахливі аварії, які трапились у жовтні 2017 року в Харкові та квітні 2018 року у Кривому Розі, які спричинили великий суспільний резонанс в соціальних мережах є прикладом такого розуміння. В умовах, коли щоденно засоби масової інформації повідомляють про численні аварії, в результаті чого проблема забезпечення безпеки дорожнього руху виходить на новий рівень.

Активна участь громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху постає важливим чинником розвитку громадянського суспільства. Відносини, які в результаті цього виникають мають обопільний характер взаємодії правоохоронних органів та представників суспільства. З урахуванням сучасного стану розвитку адміністративного права, ми можемо констатувати реординаційний характер розвитку відносин між громадянином та державою, відносин рівності, за якими громадяни мають в законний спосіб вимагати від держави виконання певних зобов'язань щодо них. З одного боку, громадяни проявляють певну ініціативу, а з іншого, правоохоронні органи мають

забезпечити можливості практичної реалізації суспільних ініціатив. В решті, держава має створити правові гарантії для можливості для зазначеної взаємодії у соціальному партнерстві з метою забезпечення безпеки дорожнього руху.

У вітчизняній адміністративній доктрині добровільна участь громадян, громадських об'єднань переважно розглядалася у сфері охорони громадського порядку та громадської безпеки. В той же час, цьому питанні ми солідарні з вченими які підтримують необхідність визначення безпеки дорожнього руху як категорії, зміст якої розкривається через поняття «громадська безпека», а саме захищеності життєвоважливих інтересів учасників дорожнього руху і суспільства в цілому від загрози виникнення дорожньо-транспортних пригод і їх негативних наслідків. А також наголошуємо на реалізації цих положень у практичну площину [1].

В той же час, питанню участі громадян в чинному законодавстві акцентовано лише з забезпечення громадського порядку та громадської безпеки, незважаючи про необхідність практичного визнання складової безпеки дорожнього руху. Відтак, у Законі України «Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону» [2] лише фрагментарно зазначено, що основними завданнями громадських формувань з охорони громадського порядку і державного кордону є: участь у забезпеченні безпеки дорожнього руху та боротьбі з дитячою бездоглядністю і правопорушеннями неповнолітніх та надається право взаємодіяти з іншими органами громадської самодіяльності, що беруть участь у заходах, спрямованих на: забезпечення безпеки дорожнього руху. На наш погляд, зазначене положення законодавства обмежує можливості участі громадян в забезпеченні саме безпеки дорожнього руху, і тому нами підтримується пропозиція щодо необхідності розробки проекту закону про участь громадян у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. В якому передбачити сучасні форми участі громадян та громадських об'єднань у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, стимулювання такої участі громадян, порядок взаємодії з поліцією, особливості особистої участі та створення громадських формувань, створенні громадських рад при відповідних органах публічної адміністрації, використання відеофіксації, мережі Інтернет, права та обов'язки а участі в забезпеченні безпеки дорожнього руху тощо.

Адже процес участі громадян має обопільний характер для правоохоронних органів та громадськості, які мають відношення до безпеки дорожнього руху опосередковане, яке охоплюється поняттям учасник дорожнього руху, які бажать більшої власної ролі в цих процесах. Тому ініціатива має бути з боку саме громадян, а з іншого, органи публічного адміністрування мають забезпечити відповідну практичну реалізацію зазначеної ініціативи за умови створення відповідних правових гарантій. Рівень підтримки громадян діяльності правоохоронних органів в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху слугує своєрідним індикатором громадської підтримки та довіри їх діяльності. Мова йде про добровільність, участь за власним бажанням, а не за адміністративним примусом. Співвідношення правових, організаційних, методичних та інших засобів участі громадян до спільного з поліцією (або самостійної) у забезпеченні безпеки дорожнього руху є показником довіри до діяльності органів публічної адміністрації та відповідної підтримки.

Наведене дозволяє здійснювати кроки пошуку оптимальної моделі забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні та місці громадян в цьому процесі. Пошук сучасних форм забезпечення безпеки дорожнього руху необхідно здійснювати через дослідження наукових підходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, обґрунтування доцільності розробки стратегії державної політики в сфері дорожнього руху як складової національної безпеки; сформулювати концептуальні засади теорії забезпечення безпеки дорожнього руху та її адміністративно-правової складової; розкриття сутності міжнародних стандартів, особливостей моделей поліцейської діяльності у сфері безпеки дорожнього руху та визначити шляхи їх впровадження в Україні; визначення місця та ролі громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху та розробки вітчизняної моделі забезпечення безпеки дорожнього руху за активною участю громадян.

Список використаних джерел:

1. Новиков В.В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху: Автореф. дис.... канд.юрид. наук. – К., 1997. – 16 с.; В.Й. Развадовський адміністративно-правове регулювання правовідносин у транспортній сфері України: Монографія. – Харків: Вид –во Нац.ун-ту внутр. справ.,2004.– 282 с.; Доненко В.В. “Громадський порядок”, “громадська безпека”, “безпека дорожнього руху”: до питання співвідношення категорій // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. Серія юридична. – Львів, 2007. – Вип.1. – С. 116 – 125.

2. Закон України «Про участь громадян у охороні громадського порядку та державного кордону» // Відомості Верховної Ради України ВВР, 2000, № 40, ст. 338 .

Данилевський Андрій Олександрович

доцент кафедри кримінально-правових дисциплін та судових експертиз факультету № 1 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук, доцент

ОСОБЛИВОСТІ КВАЛІФІКАЦІЇ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Будь-яка неточність у застосуванні кримінального закону зачіпає інтереси особи, суспільства і держави у сфері протидії злочинності. Тому завдяки правильній кваліфікації усувається потенційна небезпека незаконного обмеження конституційних свобод та інтересів людини і громадянина, порушення їхніх прав на справедливе судочинство, таким чином, досягається віра в те, що особи, які посягають на інтереси суспільства та окремих громадян, отримують покарання за законом [1, с. 36]. Повною мірою це стосується і порушення правил експлуатації транспортних засобів.

У науковій літературі проблеми відповідальності за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту взагалі та порушення правил

експлуатації транспортних засобів зокрема розглядались у роботах С. В. Бабаніна, О. О. Балобанова, С. П. Баркова, В. М. Бурдіна, В. О. Гапчича, С. В. Гізімчука, В. В. Ємельяненко, В. І. Касинюка, О. М. Котовенка, В. А. Мисливого, О. М. Опальченка, В. І. Осадчого, І. С. Печука, В. П. Тихого та ін. Проте окремі проблеми кваліфікації порушення правил експлуатації транспортних засобів залишились поза увагою авторів.

Метою цієї роботи є аналіз особливостей кваліфікації порушення правил експлуатації транспортних засобів.

У кримінальному законодавстві відповідальність за порушення правил експлуатації транспортних засобів передбачена у двох статтях: 286 та 287 КК України. Вони сформульовані дуже схоже (фактично розрізняються тільки суб'єктом, але й той може в певних випадках співпадати), що призводить до помилок у кваліфікації, адже правоохоронні органи не завжди можуть правильно визначити, за якою статтею необхідно кваліфікувати діяння винного.

Суб'єктом злочину, передбаченого у статті 286 КК України є особа, яка керує транспортним засобом (незалежно від того, на законних підставах чи ні). Суб'єктом злочину, передбаченого у статті 287 КК України є особа, відповідальна за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів. Чинне законодавство не містить визначення поняття «особа, відповідальна за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів». Згадка про таких осіб є лише у статті 12 Закону України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-ХІІ, але вона стосується лише посадових осіб підприємств, установ та організацій. З певними застереженнями (це питання належить до числа дискусійних) можна зробити висновок, що про характер такої відповідальності свідчать положення статті 10 цього ж закону, які визначають компетенцію власників транспортних засобів, до якої належить «здійснення заходів щодо розвитку, експлуатації та утримання у справному технічному стані транспортних засобів» [2], проте, на відміну від посадових осіб підприємств, установ та організацій, законодавство у сфері безпеки дорожнього руху не містить чітких обов'язків чи відповідальності власників транспортних засобів щодо технічного стану або експлуатації таких транспортних засобів.

Пленум Верховного Суду України у своїй постанові від 23.12.2005 № 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» тлумачить поняття таких суб'єктів ширше: працівники підприємств, установ і організацій незалежно від форми власності, на яких законом або підзаконними нормативними актами покладено відповідальність за технічний стан чи експлуатацію транспортних засобів (завідувачі та начальники гаражів, інспектори безпеки руху, головні механіки тощо), а також власники та водії таких засобів, які дозволили іншим особам керувати останніми [3]. Як бачимо, крім власників, Верховний Суд України поширює це поняття і на водіїв, яких він прирівнює до уповноважених осіб. Такої ж думки дотримується і В. А. Мисливий [4, с. 94]. Можна лише припустити, що така позиція ґрунтується на тезі про те, що, делегуючи право

керування транспортним засобом, власник передає особі і відповідальність за недопущення до керування транспортним засобом певних категорій осіб чи порушення інших обов'язків щодо технічного стану або безпечної експлуатації транспортного засобу.

На відміну від кримінального законодавства, адміністративне законодавство розрізняє відповідальність за допуск до керування транспортним засобом у стані сп'яніння тільки посадових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, а також громадян – суб'єктів господарської діяльності (стаття 129 КУпАП) та передачу керування транспортним засобом особі, яка перебуває у стані сп'яніння водієм поряд з керуванням транспортним засобом у стані сп'яніння (стаття 130 КУпАП). Тобто з точки зору адміністративного законодавства передача керування транспортним засобом особі, яка відповідно до закону не має на це права, та керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння це правопорушення одного порядку. У кримінальному ж виходить навпаки – керування транспортним засобом у стані сп'яніння кваліфікується за однією статтею, а передача керування транспортним засобом особі, яка знаходиться у стані сп'яніння – за іншою, ніби такі порушення мають різну правову природу або суттєво відрізняються за змістом.

Конкуренція зазначених спеціальних норм не може бути вирішена однозначно. Якщо правила експлуатації (наприклад, передача керування особі у стані сп'яніння) порушує особа, яка не керує транспортним засобом, то однозначно має застосовуватись стаття 287 КК України. Якщо ж такі дії вчиняються водієм, то пріоритет має віддаватись статті 286 КК України, оскільки в цьому випадку він порушує перш за все обов'язки водія, а не уповноваженої особи. У більшості досліджених нами судових рішень за статтею 287 КК України суди посилаються саме на пункт 2.9 Правил дорожнього руху, яким забороняється передавати керування особам, які знаходяться у стані сп'яніння або не мають права керувати транспортним засобом [5]. В цьому випадку особа порушує обов'язки водія, а не уповноваженої особи, тим більше, що ніяких владних повноважень вона може і не мати. Уявімо собі, що особа керує транспортним засобом за довіреністю, власник у стані алкогольного сп'яніння вимагає передати керування йому. Про який допуск до керування транспортним засобом може йти мова, якщо уповноваженою особою в цій ситуації виступає саме власник? А водій у випадку передачі керування особі у стані сп'яніння порушує Правила дорожнього руху і має притягатись до відповідальності за статтею 286 КК України. Так само необхідно діяти у випадку вчинення злочину особою, яка використовує транспортний засіб без законних підстав, тобто є особою, яка фактично керує транспортним засобом, але не є водієм.

Про посадовий характер злочину, передбаченого у статті 287 КК України, свідчить і наявність у санкції цієї статті покарання у виді позбавлення права обіймати певні посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів, на відміну від статті 286 КК України, яка

передбачає покарання у виді позбавлення права керувати транспортним засобом. Відбувається певне стимулювання передачі права керування іншій особі: якщо водій сам буде керувати транспортним засобом у стані сп'яніння – позбавлять прав, а якщо передасть іншій особі керування – ні. Таке положення тим більше викликає подив, враховуючи, що за передачу керування транспортним засобом особі у стані сп'яніння у адміністративному законодавстві передбачена можливість позбавлення права керування транспортним засобом, а у кримінальному (якщо це призвело до передбачених у законі суспільно небезпечних наслідків) – ні.

Порівняння санкцій статей 286 та 287 КК України також свідчить про те, що для винної особи більш сприятливою є кваліфікація її діяння за статтею 287 КК України, адже вона передбачає вдвічі нижче максимальне покарання у виді позбавлення волі і належить до злочинів середньої тяжкості на відміну від статті 286 КК України, у частині третій якої передбачена відповідальність за тяжкий злочин.

Враховуючи викладене, необхідно зазначити, що на наш погляд за статтею 287 КК України мають кваліфікуватись випадки порушення правил експлуатації особами, які не керують відповідними транспортними засобами (посадові особи підприємств, установ, організацій, власники транспортних засобів, які не мають посвідчення водія тощо). У випадках вчинення таких діянь особами, які керують транспортними засобами – пріоритет має віддаватись статті 286 КК України. Якщо ж на думку законодавця грубе порушення правил експлуатації транспорту, що забезпечують дорожній рух, відрізняється за рівнем суспільної безпеки від порушення експлуатації транспортного засобу, відповідальність за яке передбачена у статті 286 КК України, йому необхідно переглянути санкції статей 286 та 287 КК України для закріплення справедливого покарання за ці злочини.

Список використаних джерел:

1. Кузнецов В. В., Савченко А. В. Теорія кваліфікації злочинів : Підручник / За заг. ред. професорів Є. М. Моїсєєва та О. М. Джузи, наук. ред. к.ю.н., доц. І. А. Вартилицька. 2-е вид., перероб. К. : КНТ, 2007. 300 с.
2. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 № 3353-ХІІ Відомості Верховної Ради України. 1993. № 31. Ст. 338.
3. 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 URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05> (дата звернення: 10.05.2018).
4. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження) : дис. ... д-ра юрид. наук. 12.00.08. Дніпропетровськ, 2005. 543 с.
5. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 Офіційний вісник України. 2001. № 41. Ст. 1852.

Дзедзицький Анатолій Дмитрович

курсант факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Буга Володимир Васильович

доцент кафедри юридичних дисциплін факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

АГІРОФОБІЯ ЯК ФАКТОР, ЩО ВПЛИВАЄ НА БЕЗПЕКУ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

На світі існує така кількість фобій, про наявність яких багато людей навіть не підозрюють, настільки вони можуть здаватися дивними та неістотними. Але людині властиво завжди чогось боятися. Вчені постійно шукають відповіді на ці питання та намагаються з'ясувати, чим зумовлені фобії. Частина вчених стверджують, що в прояві подібних проявів винними є психічні порушення, інші впевнені, що фобії з'явилися через навколишнє середовище. Ми розглянемо думку саме про вплив світу та цивілізації, урбанізації на прояви агірофобії.

З необхідністю розвитку торгівельного сполучення у Давньому світі почали закладати перші дороги, які у процесі вдосконалення та своєї тисячолітньої історії набули того вигляду, який ми бачимо на наших вулицях зараз, а також у зв'язку з цим з'явилися і нові психічні розлади, один з яких ми й розглянемо.

Найбільш давні дороги відносять до четвертого тисячоліття до нашої ери. До найбільш давніх доріг відноситься знайдена поблизу міста Ур у Месопотамії та дорога, знайдена поблизу англійського міста Гластонбері. Одна з найбільш давніх доріг у Європі, яка має назву Світ-Трек, знайдена на острові Британія. Дорога, була побудована з накладених одне на одного стовбурів ясеня, дуба, липи та дубового покриття поверх них. До найдавніших тиснених доріг відносять дороги, знайдені на острові Крит. Критські дороги були вкриті вапняними плитами, товщиною до п'ятнадцяти сантиметрів та датуються третім тисячоліттям до нашої ери. Цегла для тиснення доріг вперше було використано у давній Індії близько трьох тисяч років до нашої ери.

Тепер, розглянувши історичний аспект формування доріг, ми можемо перейти до проблематики даної роботи.

Агірофобія (грец. *Gyros* – вир, звивина) або дромофобія (грец. *dromos* – шлях, біг) – специфічна фобія, що полягає в постійному, ірраціональному, нав'язливому страху перед переходом вулиці або дороги. Причинами даного розладу називають втрату близької людини в ДТП, надмірне захоплення новинами, невпевненість в собі або досвід очевидця аварії [1].

Отже, якщо з'ясовувати природу агірофобії, то у даному випадку цей страх доволі легко пояснити. Він являє собою страх переходити дорогу, не важливо на регульованому чи не регульованому перехресті, чи є поблизу транспорт у русі, чи немає, чи може взагалі ділянка дороги абсолютно порожня.

Люди, що страждають агірофобією чи її симптомами надають переваги не ходити до найближчого магазину, якщо навіть він біля дому, варто лиш перейти дорогу.

Вони нададуть переваги відправитися у найбільш віддалені торгівельні точки, незважаючи на погоду чи відсутність вільного часу, все заради того, щоб не переходити дорогу. Агірофоб впадає в паніку не тільки, якщо перед ним багатомігстральна траса, а й звичайна невелика дорога. Тому життя в місті для таких людей перетворюється в постійне нервове напруження та щоденну боротьбу з самим собою.

Агірофобія існує в декількох видах. Є люди, які бояться сучасних швидкісних шосе з декількома смугами руху. Інші ж не мають страху перед подібними проявами цивілізації, але бояться вузьких сільських доріг з їх дефектами та нерівностями. Також страх багатьох людей, що страждають на агірофобію проявляється, якщо людині треба перейти дорогу без спеціальної розмітки для пішоходів – «зебри», світлофора чи сигналів регулювальника руху. Більш того, при агірофобії людина не хоче пересікати вулицю навіть на зелений колір світлофора у спеціально відведеному для цього місці, а щоб зробити перший крок, йому потрібно дочекатися іншу людину, яка буде поруч і яка зробить перший крок, навіть якщо це буде школяр-младшокласник. Як вважається психологами, дана фобія не має стосунку до автомобілів, хоча на перший погляд здається, що дороги людина боїться саме у зв'язку з тим, що боїться бути збитим автомобілем. Панічний страх не покидає хворого на агірофобію, навіть якщо траса абсолютно порожня, і у полі зору немає автомобілів чи взагалі будь-яких об'єктів у русі. Виникнення цього ірраціонального страху не відноситься до всім відомому інстинкту самозбереження, адже страх страти учасником дорожньо-транспортної пригоди тут ні до чого. Агірофобія взагалі не дозволяє людям пересікати дорожні смуги, але вони можуть з повним спокоєм здійснювати прогулянку тротуарами вздовж ділянок дороги [1].

На нашу думку, превентивним заходами, спрямованими на зменшення кількості аварій на дорогах та загалом безпеки дорожнього руху, запобігаючи страху людей перед невідомими досі цивілізаційними проявами – автомобілями, досить запізнілі, але необхідні, обов'язкове обладнання всіх транспортних засобів аудіо-сигнальними приладами для запобігання аварії, також це були перші пішохідні переходи сучасного типу, так звані «зебри», які з'явилися у Англії у тисяча дев'ятсот п'ятдесятих роках двадцятого сторіччя, а вже у наступні роки поширилися світом, також світлофор, що винайшли на початку двадцятого сторіччя також мав завдання попередити дорожньо-транспортні пригоди. Але головним елементом у безпеці дорожнього руху став все ж таки людський фактор – регулювання ділянки дороги поліцейським, який, відповідно, здійснював регулювання трафіку на дорозі між автомобілістами, погоничами тварин та пішоходами. А особливо для страждаючих на агірофобію наявність людини на дорозі поблизу була необхідною для переходу дороги. Також важливим був психологічний аспект: обговорення проблеми агірофобів,

робота з психологами та патрульними-регулювальниками, проведення лекцій щодо безпеки дорожнього руху. Загалом у сучасному світі працюють над упередженням проявів агірофобії ще у дитячому віці, перетворюючи перехід дороги на гру, у якій є свої правила, але якщо їх не порушувати, то здоров'ю нічого не загрожуватиме. Така форма викладення інформації більш ефективна для дітей, адже у ігровій формі, яка цікава для такого віку, вона є більш зрозумілою.

У сучасній Україні проблема агірофобії займає хоч і не вагоме місце в пріоритеті питань, якими опікується держава, але потребує уваги. Превентивні заходи спрямовані на загальний порядок руху послаблюють страх перед дорогами, але остаточну допомогу хворим може надати лише відповідний спеціаліст – психолог.

Список використаних джерел:

1. Агірофобія [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Агірофобія>.

Дмитренко Аліна Олександрівна

курсант Національної академії внутрішніх справ, рядовий поліції

Басс Вікторія Олександрівна

доцент кафедри адміністративної діяльності Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент, майор поліції

ДОСВІД ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН У СФЕРІ ВИКОРИСТАННЯ ТЕХНІЧНИХ ЗАСОБІВ ФІКСАЦІЇ ПОРУШЕНЬ ПДР ЯК СПОСОБУ ПРИТЯГНЕННЯ ПОРУШНИКІВ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

Посилення інтенсивності руху на автошляхах з особливою гостротою ставить перед суспільством питання забезпечення його безпеки та забезпечення прав усіх учасників дорожнього руху. Це у свою чергу суттєво змінює умови дорожнього руху: збільшується щільність транспортних потоків, зростає інтенсивність і швидкість руху автомобілів, що в сукупності з іншими факторами часто призводить до дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) [1].

Щоденно на дорогах країни реєструється від 76 до 187 ДТП, у яких тілесні ушкодження отримують від 55 до 165 осіб. Жодний день не проходить без смерті на дорозі, на місцях ДТП гине від 6 до 28 осіб. Відповідно, загальна статистика є гнітючою, щорічно реєструється майже 200 тис. ДТП, кількість загиблих у яких становить близько 5 тис. осіб, а травмується понад 35 тис. осіб, завдаються значні матеріальні збитки фізичним та юридичним особам і державі в цілому [2].

Адміністративні важелі впливу на забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема підвищення розмірів штрафів за порушення ПДР, поступово втрачають свою ефективність. Як свідчить досвід країн ЄС, подальше зниження показників аварійності потребує здійснення комплексу заходів з підвищення безпеки дорожнього руху, основою яких є проведення аналізу факторів, що зумовили виникнення ДТП, та відхід від позицій першочергового звинувачення водія чи пішохода [3].

Одним з таких важелів є впровадження в Україні фото- та відеофіксування порушень ПДР.

Автоматична фото- та відеофіксація перевищення швидкості на авто може розпочатись у першому кварталі 2018 року.

Кодексом України про адміністративні правопорушення передбачена адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення дорожнього руху, які зафіксовані в автоматичному режимі (за допомогою технічних засобів, які дають можливість здійснити фотографування або відеозапис і функціонують згідно з законодавством про захист інформації). Проте поліція наразі не може штрафувати за перевищення швидкості в автоматичному режимі, оскільки не має відповідного обладнання.

"Поліція готується до того, щоб почати вимірювати це порушення. Зараз вона цього не робить через відсутність певних технічних пристроїв, але активно готується, щоб почати це робити. Відео- та фотофіксація правопорушень не запрацює з 1 січня. З 1 січня значно активізується робота над цим", – розповів речник МВС Артем Шевченко.

У міністерстві прогнозують, що автоматична фіксація перевищення швидкості запрацює в першому кварталі 2018 року. Проте зазначається, що така фіксація може розпочатись у другій половині цього року [4].

Технічні засоби автоматичної фіксації й обробки порушень правил дорожнього руху знайшли широке застосування на всіх континентах світу. Так, у Великобританії встановлено понад 6 тис. камер фіксації порушень, у Німеччині – 5 тис., у Франції – 3 тис., а в США – 4 тис. камер. Упровадження технічних засобів фото- й відеофіксації порушень дозволяє в місцях встановлення обладнання знизити кількість дорожньо-транспортних пригод до 30%, а також за рахунок виключення контактів поліцейських із правопорушниками максимально виключити «людський» фактор у роботі поліції.

Для забезпечення зазначеного використовуються різні системи, наприклад RedSpeed. Її використовують органи правопорядку, державні й муніципальні структури, а також організації, що займаються експлуатацією доріг та автомагістралей більш ніж у 12 країнах на п'яти континентах: США, Великобританія, Індія, Словенія, Греція, ПАР, Азербайджан, Андорра, Іспанія, Мексика та інші. Система автоматичної фіксації й обробки порушень ПДР включає в себе обладнання автоматичної фіксації порушень ПДР та центри прийому й обробки інформації про адміністративні проступки.

Стационарні прилади вимірювання швидкості встановлюються на аварійно-небезпечних ділянках із високим рівнем концентрації ДТП: прямих швидкісних відрізках доріг, штучних спорудах з обмеженою видимістю, перехрестях на основних вулицях великих міст. Центри обробки інформації приймають інформацію про порушення ПДР, документують адміністративні проступки, повідомляють про це правопорушників і здійснюють контроль своєчасності оплати штрафів. Система автоматичної фіксації порушень ПДР дозволяє фіксувати порушення швидкісного режиму та проїзд на заборонний сигнал світлофора.

Для контролю проїзду на червоне світло пристрій підключається безпосередньо до транспортного контролера перехрестя. Швидкість транспортних засобів, які проходять через контрольовану смугу проїжджої частини, вимірюється за допомогою датчиків, вбудованих у дорожню поверхню. За встановлення факту порушення – перетину транспортним засобом стоп-лінії перехрестя, коли горять червоні сигнали світлофорів, або перевищення допустимої швидкості під час горіння зеленого сигналу – воно фіксується як мінімум трьома фотозображеннями порушників.

Два знімки використовуються як вичерпні докази того, що транспортний засіб рухався з перевищенням встановленої швидкості або перетнув перехрестя на червоний сигнал світлофора; надалі під час розгляду справи в суді за серією фотографій проводиться вторинна перевірка за допомогою нанесених міток і часу на кожній із фотографій. Вбудований модуль підсвічування не створює перешкод учасникам дорожнього руху, дозволяє обладнанню функціонувати в цілодобовому режимі за будь-яких погодних умов. Усі отримані зображення й дані кодується та записуються на спеціалізований носій, що виключає можливість перезапису. Дані захищені від стороннього впливу шляхом використання промислової системи шифрування. В автоматичному режимі в базі даних система документує час і місце порушення, швидкість транспортного засобу, смугу його руху, тип порушення, його порядковий номер, номер тому, номер блоку камер, час після включення червоного світла.

Усі отримані дані з вимірювача швидкості та зображення передаються для подальшої обробки в поліцейські центри обробки інформації. За допомогою програмного забезпечення поліцейського центру обробки інформації відбувається порівняння кількості зареєстрованих порушень із кількістю виписаних повідомлень про порушення правил дорожнього руху. Таким чином, повністю виключається людський фактор у роботі підрозділів поліції [5]. Усе це в комплексі забезпечує невідворотність покарання за вчинене правопорушення, підвищує рівень дисципліни в середовищі водіїв транспортних засобів, виключає негативний вплив «людського фактора» в роботі системи, сприяє невідворотності покарання винних і виключає можливість корупційних діянь дорожньої поліції. Наприклад, у ФРН відповідно до закону «Про дорожній рух» порушення обмеження швидкості карається позбавленням волі до одного року або штрафом, при цьому зазначене правопорушення фіксується, «комп'ютерною програмою» складається

адміністративний акт [6]. При цьому допустима швидкість у населених пунктах становить 50 км/год, за містом на дорозі дозволено рух зі швидкістю до 100 км/год, а допуск «некараності» не перевищує 3 км/год. Порухення зазначеного швидкісного режиму в населеному пункті карається штрафом у 280 євро й позбавленням прав на 2 місяці, в інших місцях таке порушення обійдеться порушникові в 240 євро та 1 місяць позбавлення прав. В обох випадках нараховується по 4 штрафні бали [5].

Можна зробити висновок, що у більшості зарубіжних країн автоматизовані технічні системи фіксації порушень ПДР є результативними, що приводить до реального зниження рівня правопорушень, зменшення кількості ДТП, а в результаті – до зменшення кількості загиблих, поранених і нанесення матеріальної шкоди фізичним та юридичним особам.

Список використаних джерел:

1. Зарубіжний досвід притягнення до адміністративної відповідальності порушників Правил дорожнього руху за допомогою автоматизованих технічних систем / М. В. Лазаренко // Актуальні проблеми держави і права. – 2014. – Вип. 73. – С. 81-84. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/apdp_2014_73_15.

2. Граділь А.О. Адміністративно-правові засади оформлення дорожньо-транспортних пригод : автореф. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / А.О. Граділь ; Запорізький нац. ун-т. – Запоріжжя, 2012. – 18 с.

3. Голубов С. Г. Щодо впровадження в Україні міжнародного досвіду застосування засобів фото- та відеофіксації порушень правил дорожнього руху / С. Г. Голубов // Вестник Харьковського національного автомобільно-дорожнього університета. – 2013. – Вип. 61-62. – С. 19-23. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vhad_2013_61-62_4

4. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://www.pravda.com.ua/news/2018/01/1/7167266/>

5. Система автоматической фиксации и обработки нарушений дорожного движения // Новые проекты. – 2014. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ntc-np.kz/index.php>

6. Straßenverkehrsgesetz : 03.05.1909 : in der Fassung vom 5. März 2003 // BGBl. – I S. 310, 919.

Доненко Валерій Вікторович

професор кафедри адміністративного та митного права Університету митної справи та фінансів, м. Дніпро, доктор юридичних наук, доцент

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ НАУКОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху постійно знаходяться в межах проведення наукових досліджень фахівцями різних галузей права. За останній період українською наукою здійснено значну кількість наукових досліджень в галузі безпеки дорожнього руху.

Одним із сучасних явищ, що впливають на безпечну життєдіяльність людини, є ускладнення процесу дорожнього руху, особливо внаслідок адміністративних проступків, які вчиняють водії транспортних засобів. За даними дослідження проведеного В.А. Мисливим, в Україні в дорожньо-транспортних пригодах щорічно гине 7 тис. і отримують травми різного ступеня тяжкості 37-40 тис. людей. У середньому за добу гине 14 та отримують травми понад 100 осіб. Близько 90 % загальної кількості загиблих – особи працездатного віку [1, с. 6]. Дорожній рух вже давно вийшов за межі національного та все більше стає міжнародним. Цей фактор з одного боку активізує проблеми правового регулювання суспільних відносин в загальноєвропейському вимірі, обумовлює необхідність звернення вітчизняних науковців до вивчення міжнародного досвіду.

Одним із найефективніших сталих засобів протидії порушенням в сфері дорожнього руху традиційно вважається адміністративна відповідальність.

Проблематика оновлення адміністративно-деліктного законодавства посіла особливе місце у дослідженнях вітчизняних вчених-адміністративістів: В.Б. Аверьянова, Ю.П. Битяка, І.П. Голосніченко, С.Т. Гончарука, Є.В.Додіна, Л.В.Ковалюк, О.П. Ключниченко, С.В. Ківалова, Т.О.Коломоєць, А.Т. Комзюка, О.В. Кузьменко, Д.М. Лук'янця, О.І. Остапенко, М.М. Тищенко, В.К. Шкарупи та інших.

На сьогодні законодавство України постійно оновлюється. На жаль, не зважаючи на прийняття Кодексу адміністративного судочинства України (вступив в дію з 1.09.2005 р.) необхідно констатувати, що наша країна залишається однією із останніх держав колишнього Радянського Союзу, де продовжує діяти Кодекс про адміністративні правопорушення 1985 року [2]. Такої думки дотримуються абсолютна більшість вітчизняних адміністративістів. Так професор В.К. Колпаков констатує, що сьогодні Кодекс України про адміністративні правопорушення – центральний і домінуючий законодавчий акт адміністративно-деліктної сфери – викликає справедливі нарікання з боку фахівців, які вказують, що він мало відповідає умовам нової адміністративної ідеології, яка започаткована в Концепції адміністративної реформи в Україні і поступово втрачає своє значення як інструмент забезпечення законності і потребує кардинального оновлення [3, с. 305-306].

На наш погляд, слід звернути увагу на сучасне значення адміністративної відповідальності та її впливу на забезпечення безпеки дорожнього руху. Так, згідно з устаткованим розумінням адміністративна відповідальність є одним із головних засобів забезпечення безпеки дорожнього руху. З цим, безумовно, слід погодитись, в той же час слід звернути увагу на проблеми, які впливають на ефективність впливу інституту адміністративної відповідальності на суспільні відносини в сфері безпеки дорожнього руху. Умовно поділимо ці проблеми на «внутрішні» та «зовнішні». До внутрішніх проблем адміністративної відповідальності слід віднести :1) продовження існування КУпАП, який був прийнятий у 1984 році, який несе в собі ідеологію неіснуючої держави, засобом адміністративно-командної системи, яка передбачала суто адміністративний вплив на поведінку підконтрольних суб'єктів в разі порушення існуючий на той час установлень. 2) всі зміни та доповнення підлаштовуються під його (КУпАП) застарілий формат регулювання адміністративно-деліктних відносин, що впливає на результати їх впровадження; 3) відсутністю чіткої Стратегії та Концепції розвитку адміністративно-деліктного права та будь якого проекту Кодексу України про адміністративні проступки; 4) постійними змінами та доповненнями, які здебільшого посилюють або встановлюють відповідальність. До «зовнішніх» слід віднести такі: 1) низька ефективність правозастосовної практики в сфері безпеки дорожнього руху, яка обумовлена як недоліками нормативного регулювання так і практикою їх застосування. Адже слід погодитися з тим, що ефективність адміністративних санкцій прямо залежить від їх реального виконання» [4, с. 37]. Сумним доказом такого стану, який негативно впливає на безпеку дорожнього руху можуть слугувати інформація від міністра внутрішніх справ А.Б. Авакова, після жахливої аварії у Харкові 18 жовтня 2017 року, за якою «загальний розмір штрафів, накладених з початку року за керування транспортними засобами в нетверезому стані, становить 352 мільйони гривень. Разом з тим з цієї суми фактично стягнуто в державний бюджет лише 31 мільйон гривень, або 8,7 %. Акцентую, що проти цих 8,7 % виконаних рішень на іншій чаші терезів 2317 загиблих цього року внаслідок ДТП. Переважна більшість судових рішень про накладення штрафу за керування транспортним засобом у нетверезому стані залишаються невиконаними»; 2) фактичне повернення у Національній поліції до системи показників оцінки ефективності діяльності в сфері безпеки дорожнього руху виключно кількістю складених протоколів за порушення правил дорожнього руху. Про що може свідчити численні приклади притягнення до відповідальності осіб, які в результаті неналежного стану дорожнього покриття цією весною пошкодили собі шини на автомобілі, та звернулися до патрульної служби з метою належної фіксації. Замість реальної допомоги потерпілих осіб визнавали винними, поспішали складати протокол про адміністративне правопорушення за статтею 124 КУпАП «Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, вилучали посвідчення

водія та направляти справу про адміністративне правопорушення на розгляд суду. А в численних коментарях в засобах масової інформації обґрунтовували своє сучасне бачення дотримання безумовно законодавства: 3) відсутність належного досвіду та недостатність підготовки в адміністративно-юрисдикційній діяльності працівників патрульної служби; 4) недостатня обґрунтованість та поспішність в прийнятті рішень, призводять до прийнятті нововведень, які не мають реального впровадження. Наприклад, 15 липня 2015 року були прийняті інноваційні зміни до КУпАП, які могли в подальшому враховані при реформування всього адміністративно-деліктного законодавства, зокрема, новий вид стягнень – штрафні бали та автоматична фіксація порушень правил дорожнього руху [5].

Тільки 10 жовтня 2017 року Кабінетом Міністрів України була прийнята Постанова № 833 «Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі».

Прошло майже три роки, а система автоматичної фіксації так і не запрацювала. В чому причини гальмування важливих нововведень? Система не запроваджена, а інертність з її впровадженням створила іншу проблему, більш небезпечну. В Україні майже три роки, в очікуванні автоматичної фіксації відсутній контроль за швидкістю руху, що призводить до трагічних наслідків. Так, у порівнянні з 2016 роком у 2017 році вчинено дорожньо-транспортних пригод з постраждалими відповідно 380 про 169, ріст 124,9%: з них загинуло 64 проти 32, ріст 100%; травмовано 479 проти 228, ріст 110,1 %. Фактично понад два роки продовжується «соціальний експеримент» з не притягнення до відповідальності за перевищення швидкості руху. При цьому, за відсутністю фактичного контролю, встановлюються обмеження швидкості руху в населених пунктах до 50 км/г, які почали діяти з 1 січня 2018 року (Постанова КМУ від 10.11.2017 № 883 «Про внесення змін до Правил дорожнього руху»). Контроль за ними також не поновлено. Втім як порушення швидкості руху за результатами проведення аналізу наявних даних та аналітичного звіту Світового банку в Україні перевищення швидкості водіями, що є основною причиною настання смерті у 39 відсотках випадків; 5) відсутністю нового органу в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, який би мав прийти на зміну Державтоінспекції. В Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року» [6] зазначається, що відсутність головного міжвідомчого органу з безпеки дорожнього руху, а отже, відсутня цілісна система державного управління безпекою дорожнього руху, нечіткий розподіл функцій, наявність конфлікту інтересів, низький рівень інституціональної спроможності органів державної влади щодо аналізу, планування та діяльності у зазначеній сфері.

Убачаючи пряму залежність між кількістю застосованих при нагляді за дорожнім рухом засобів впливу та нещасними випадками на шляхах, Глен Шульц (США) ввів поняття «індекс репресії» як показник роботи поліції. Він стверджує, що необхідний обсяг репресії може бути визначений шляхом

посилення та розширення застосовуваних до учасників дорожнього руху санкцій до тих пір, поки число пригод суттєво не зменшиться [7, с.45]. Така позиція нас не влаштовує, оскільки в минулому має залишитися просте арифметичне нарощування показників адміністративної практики. Оцінка нинішнього дня роботи поліції в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху – це: значне зниження кількості ДТП, реальний внесок у справу попередження та розкриття злочинів, ефективність роботи з припинення грубих порушень правил дорожнього руху, рівня надання допомоги громадянам та довіри суспільства

Унікальність сьогоденного становища полягає у можливості окремі кроки здійснити з чистого листа, це стосується відмови у визнанні головними чинниками кількості дорожньо-транспортних пригод та виявлених порушень правил дорожнього руху, а юридичну відповідальність в цій сфері не основним важелем її забезпечення, визнання держави в особі відповідних публічних інститутів відповідальними за дотриманням реалізації прав і свобод громадян в цій сфері, визначенні основним органом відповідальним за безпеку дорожнього руху, оновленні законодавства з урахуванням норм міжнародного права та досвіду провідних країн Європи та світу.

Сфера безпеки дорожнього руху має спрямовуватися в площину публічного адміністрування, розвитку відповідних публічно-владних структур, функціональний зміст яких спрямовується на виконання прийнятих публічною адміністрацією зобов'язань, щодо задоволення інтересів суспільства і громадян. Зміни карально-репресивного спрямування на публічно-сервісне обслуговування.

Список використаних джерел:

1. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: Монографія. – Д.: Юрид. акад. Мін-ва внутр. справ., 2004. – 380 с.
2. Кодекс України про адміністративні правопорушення // ВВР УРСР. –1984. – Додаток до № 51. – С. 1122.
3. Колпаков В.К. Адміністративно-деліктний правовий феномен: Монографія. – К. : Юрінком Інтер, 2004. – 528с.
4. Веремеєнко И.И., Попов Л.Л., Шергин А.П. Понятие и условия эффективности административных санкций // Правоведение. 1972. № 5. С. 37.
5. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» // Відомості Верховної Ради, 2015, № 39, ст.372.
6. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, схвалено Розпорядженням Кабінету Міністрів України № 481-р від 14 червня 2017 р. <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/en/481-2017>.
7. Доненко В.В., Колпаков В.К. Керування транспортом у стані сп'яніння: адміністративно-деліктні проблеми: Монографія. – Д.: Юрид. акад. М-ва внутр. справ, 2003. – 196 с.

Жилінков Олександр Олександрович

доцент кафедри транспортних технологій підприємств Державного вищого навчального закладу «Приазовський державний технічний університет», кандидат технічних наук

ДО ПИТАННЯ ДОЦІЛЬНОСТІ ІСНУВАННЯ І КОРЕКТНОСТІ ОКРЕМИХ ЕКЗАМЕНАЦІЙНИХ ЗАВДАНЬ ЗА ПРАВИЛАМИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

З листопада 2015 року в Україні відкрилися і працюють сервісні центри МВС. Однією з функцій сервісного центру є прийом теоретичних і практичних іспитів для отримання водійського посвідчення кандидатами у водії.

З появою сервісних центрів значно покращилися умови обслуговування громадян. Обслуговування стало більш зручним, комфортним, швидким і своєчасним. Одночасно з цим, суттєво змінилися умови і процедура прийому теоретичного іспиту. Зокрема, значно збільшилася база даних екзаменаційних завдань (питань), розширилася тематика, змінились також і самі питання.

База даних екзаменаційних завдань (питань) включає в себе понад 60 тематичних категорій. Тематика екзаменаційних завдань охоплює всі розділи ПДР, ключові питання безпеки дорожнього руху, будови та технічної експлуатації транспортних засобів, юридичної відповідальності, трудового законодавства та ін. Практично на кожен пункт ПДР існують відповідні питання. Сам іспит проходить у вигляді тесту, де список тестових завдань формується випадковим чином. Для кожної з категорій транспортних засобів, наявних в Україні, передбачені відповідні тести. Є можливість проходження тестів в режимі реального часу на відповідних сайтах за темами, тест з випадкових питань та ін.. Перераховані вище особливості, безумовно, є достоїнствами системи прийому іспитів у сервісних центрах. Така система дозволяє більш об'єктивно оцінювати знання осіб, що здають теоретичний іспит. Сам іспит стає більш "прозорим".

У той же час статистика показує, що кількість ДТП в Україні стає дедалі більше. За даними Національної поліції кількість ДТП збільшується на 3-15% щорічно. Основною причиною скоєння ДТП, в тому числі з потерпілими і загиблими, як і раніше залишається порушення вимог ПДР водіями. Нижче, в порядку зменшення кількості випадків, наведені конкретні порушення, які є головними причинами ДТП.

Найбільш поширені порушення ПДР:

- перевищення безпечної швидкості руху;
- порушення правил маневрування;
- керування транспортним засобом в нетверезому стані;
- порушення правил проїзду перехресть;
- недотримання безпечної дистанції;
- порушення правил проїзду пішохідних переходів;
- виїзд на смугу зустрічного руху.

Порушення ПДР допускаються водіями з різних причин – свідомо, через неуважність, через незнання окремих пунктів і розділів ПДР, а також з-за невміння застосовувати теоретичні положення і навички безпечного керування транспортним засобом на практиці. На частку тих, хто не знає і не вміє, доводиться до 15-20% випадків ДТП.

Аналіз бази даних екзаменаційних питань і тестів за категоріями транспортних засобів показав, що в ній є ряд недоліків (табл. 1). Наведені недоліки негативно впливають на процес навчання ПДР (розсіюють увагу, сприяють засвоєнню неправильних відповідей, іноді дратують людей, сприяють втраті прагнення до навчання).

При проходженні тестів іноді з'являються питання зі схожими варіантами відповідей, де правильним є точне формулюванням з ПДР.

Одним з недоліків є наявність питань не пов'язаних з безпекою руху і не маючих реального сенсу в існуванні. Наприклад, знання органу або організації, яка відповідає за узгодження будь-яких питань або видачу дозволів, на безпеку дорожнього руху ніяк не впливають. З подібною інформацією людина може ніколи не стикатися протягом всієї своєї водійської діяльності.

Ще один істотний недолік – поява в тесті питань з інших категорій. Наприклад, майбутньому водієві трамвая попадається питання про дії водія при занесенні мопеда або на знання періодичності заміни паливного фільтра.

Таблиця № 1. Недоліки в системі прийому теоретичних іспитів

Найменування	Сутність	Негативний вплив	Способи усунення недоліків
Некоректні запитання	Схожі варіанти відповідей і ін.	Засвоєння неправильних відповідей, подразнюючу дію, втрата інтересу до навчання	Редагування, видалення
Наявність питань не пов'язаних з безпекою руху	Питання на знання будь-яких компетентних органів (другорядних організацій)	Подразнюючу дію, втрата інтересу до навчання, розсіювання уваги	Видалення, заміна на інші питання
Поява в тесті питань з інших категорій	Тест однієї категорії містить спеціальний питання по іншій категорії	Подразнюючу дію, втрата інтересу до навчання, розсіювання уваги	Редагування та вдосконалення комп'ютерної програми

З урахуванням того, що в більшості навчальних закладів (автошколах, центрах) період навчання становить 1,5-3 місяці, а ПДР постійно збільшуються, більшості учнів засвоїти теоретичний матеріал в повному обсязі вельми складно. В результаті вивчення ПДР зводиться тільки до вирішення тестових питань. У деяких випадках цей процес носить безсистемний і хаотичний характер. На дороги з'являються слабо підготовлені водії, в тому числі ті, хто об'єктивно не здатний швидко реагувати на зміну дорожньої обстановки, застосовуючи безпечні прийоми управління.

Список використаних джерел:

1. Головний сервісний центр [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://hsc.gov.ua/>
2. Экзамен ПДД Украины онлайн [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://green-way.com.ua>
3. ТОП-8 причин ДТП в Украине (Инфографика) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://24tv.ua/ru/top8_prichin_dtp_v_ukraine_infografika_n772359
4. За год в Украине стало на четверть больше пьяных водителей – Нацполиция (инфографика) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.unian.net/society/2375142-podzaderjat-no-ne-bit-v-natsdrujinah-rasskazali-o-svoey-deyatelnosti-i-vzaimodeystvii-s-politsiey.html>

Жук Олена Миколаївна

провідний науковий співробітник наукової лабораторії з проблем забезпечення публічної безпеки і порядку навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник

ВИКОРИСТАННЯ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

Важливе місце в суспільному житті посідають процеси, пов'язані з дорожнім рухом, явища, що його супроводжують, та їх наслідки, зокрема шкода, якої зазнає суспільство від дорожньо-транспортних пригод. В умовах модернізації всієї системи державної служби в Україні, реформування підрозділів поліції, їх інтеграції у систему правоохоронних органів зарубіжних країн, закономірно зростає потреба в удосконаленні діяльності поліції України, базуючись на позитивному світовому досвіді. Для виконання цих завдань корисно звернутися до зарубіжного досвіду, насамперед високорозвинених країн, які традиційно втілюють принципи правової держави, мають розвинені структури громадянського суспільства, сформовані правові системи та налагоджені механізми реалізації правових приписів.

В умовах стрімкої автомобілізації та поглиблення інтеграції в транспортну мережу Європейського співтовариства, на сьогоднішній день

Україні ще не вдалося вийти на рівень безпеки дорожнього руху, який відповідав би міжнародним стандартам. Безпека руху в Україні є досить болючою темою. Основними причинами дорожньо-транспортних пригод, звичайно, можна назвати порушення правил дорожнього руху, проте варто звертати увагу і на інші чинники, такі як недостатнє інформаційне забезпечення учасників дорожнього руху, неналежний стан проїзної частини, відверто погане планування вулично-дорожньої мережі та вуличної інфраструктури і т.д. Ці, на перший погляд, другорядні аспекти часто стають основними причинами ДТП.

Враховуючи процеси, пов'язані з дорожнім рухом, радикальні зміни в економіці України, нові умови та якісно новий характер діяльності автотранспортної системи, постає нагальна необхідність у кардинальних змінах деліктного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху, шляхом впровадження зарубіжного досвіду.

Безпека дорожнього руху – це комплекс та система правил, заходів і засобів, що забезпечують умови безпечного дорожнього руху, які спрямовані на захист і збереження життя і здоров'я активним та пасивним учасникам дорожнього руху, а також захист і збереження довкілля та майна. Без удосконалення організаційно-правових засад профілактики безпеки дорожнього руху стабільний прогрес у боротьбі з аварійністю неможливий. Як свідчить зарубіжний досвід, оптимізація галузевого законодавства та системи управління безпекою дорожнього руху виступають ключовим етапом й водночас неодмінною запорукою успіху масштабних реформ, спрямованих на зменшення соціально-економічного тиску дорожньо-транспортних пригод.

Україна за рівнем смертності від дорожньо транспортних пригод посідає п'яте місце в Європі. Велика кількість дорожньо-транспортних пригод та постраждалих від них також впливає на економіку та сферу охорони здоров'я України. За розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 4,5 млрд. доларів США на рік, що становить приблизно 3,4 відсотка валового внутрішнього продукту, включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть унаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Статистика показує, що методи, які застосовуються для забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, працюють неефективно і потребують інноваційного оновлення, здатного забезпечити принципові зміни. Прикладом можуть служити країни ЄС, у яких ще донедавна була така ж ситуація. Варто провести аналіз впроваджень у цих країнах та ефективність їх застосування за наших умов.

Підрозділи Національної поліції в Україні регулюють дорожній рух та здійснюють контроль за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі. Поліцейські вирішують поставлені перед ними завдання у взаємодії з іншими підрозділами, службами з безпеки дорожнього руху підприємств, установ і організацій всіх форм власності, іншими державними і громадськими організаціями, діяльність яких пов'язана із забезпеченням безпеки дорожнього руху. При плануванні стратегії державно-управлінського

процесу (зокрема, у сфері безпеки дорожнього руху) органами державної влади в Україні враховується європейська практика забезпечення дорожньої безпеки.

Згідно з останніми дослідженнями у галузі державного управління свідчать про значне зростання зацікавленості європейським досвідом підвищення ефективності органів державної влади щодо організації забезпечення безпеки дорожнього руху, як з боку науковців, так і з боку відомих практиків та політичних діячів. Доказом того є розпорядження КМУ «Про схвалення Стратегії з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року» від 16 червня 2017 року № 481-р, а саме положення, де проводиться певний порівняльний аналіз рівня безпеки перевезень та аварійності на автомобільному транспорті України та країн Європейського Союзу.

Для зміцнення позицій безпеки рівня дорожнього руху дала вагомі результати «Стратегія з підвищення рівня дорожнього руху в Україні на період до 2015 року», а отже має фундамент для застосування міжнародного досвіду та співпраці у сфері забезпечення дорожнього руху. Порівняння даних про смертельні випадки внаслідок ДТП в Україні та інших країнах засвідчило про перевищення цього показника в нашій державі у декілька разів.

На підставі цього ми виокремили основні проблемні питання сьогодення щодо запровадження ефективної системи державного управління безпекою дорожнього руху в Україні, зокрема: недосконалість законодавства України; несвоєчасність та повільність у розробленні стандартів і нових підходів до безпеки дорожнього руху з урахуванням європейського досвіду; неврегульованість державно-управлінських механізмів з питань поділу територіальної та функціональної сфер компетенції центральних органів державної влади та органів місцевого самоврядування.

Для підвищення стану державно-управлінського процесу у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху треба розширити межі співпраці з закордонними країнами та активно переймати їх досвід, для того щоб застосувати систему заходів та врегулювати цю проблему у власних країнах. Досвід, отриманий при співпраці з іноземними країнами у сфері запровадження механізмів державного регулювання з метою покращення транспортної інфраструктури та забезпечення безпеки дорожнього руху, створив умови для подальшої співпраці, а саме: відбулося оновлення автотранспортного парку України, приведення в належний стан автомобільних доріг, організовано взаємодію між суб'єктами виконавчої влади в Україні.

Співпраця з міжнародним товариством надала базу для формування майбутніх стратегій забезпечення безпеки дорожнього руху та дозволила подолати низку негативних чинників безпеки дорожнього руху, а саме: високий травматизм та смертність на дорогах, недосконалість правового регулювання безпекою дорожнього руху, низький рівень дорожньої дисципліни та водійської майстерності, відсутність державної підтримки питань забезпечення безпеки дорожнього руху.

Посилення відповідальності за деякі порушення Правил дорожнього руху сприяє покращанню застосування принципово нових механізмів адміністративно-правових засобів підвищення безпеки дорожнього руху, які вже дали позитивні результати в цих країнах, не завадило б запровадити і у нас

в Україні. Головними завданнями при вирішенні цієї проблеми є надання населенню та фахівцям необхідної інформації з питань безпеки дорожнього руху, робота в освітній та соціальній сферах, проведення широкомасштабних агітаційних (рекламних) компаній, дослідницька робота, аналіз дорожньо-транспортних пригод, адміністративного та іншого впливу на учасників руху тощо.

На сьогоднішній день завдяки врегульованому національному законодавству у сфері забезпечення дорожнього руху Україні необхідно максимально розширити межі співпраці з міжнародними товариствами та запозичувати зарубіжний досвід з урахуванням чинного національного законодавства для забезпечення безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. Ст. 338. (станом на 28 квіт. 2017 р.). URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>

2. Про Національну поліцію : Закон України від 02 липня 2015 р. № 580. *Відомості Верховної Ради*. – 2015. – № 40–41. – Ст. 379 (станом на 1 вер. 2017 р.). URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/580-19>

3. Положення про Департамент превентивної діяльності Національної поліції України : затв. наказом Національної поліції України 27 листопада 2015 року № 123.

4. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 року № 481-р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80>

5. Резолюції Генеральної асамблеї ООН № 58/289 від 14 квітня 2004 р. «Поліпшення глобальної безпеки дорожнього руху».

6. Адміністративна діяльність Національної поліції: навч. посіб. / О. М. Калюк, С. Ф. Константінов, В. А. Куліков та ін.; за заг. ред. В. А. Кулікова. К. : «Освіта України», 2016. 230 с.

7. Бурбело Б. Ю., Головін А. П., Саєнко С. І. Безпека дорожнього руху: механізм адміністративно-правового регулювання взаємодії суб'єктів забезпечення: монографія. / МВС України. ЛДУВС. Луганськ: РВВ ЛДУВС, 2011. 271 с.

8. Нагляд за станом доріг: підручник. / МВС України. Департамент державної автомобільної інспекції. Донецький юрид. ін-т. ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка; Веселов В. Ю., Колпаков В. К., Курінний А. В. та ін. Донецьк, 2010. 407 с.

9. Реєстраційно-екзаменаційна діяльність державної автомобільної інспекції МВС України: підручник / КНУВС. ДЮІ. ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка, ДДАІ МВС України; Лозовий В. М., В. І. Олефір, І. В. Мельник та ін. К.: КНТ, 2010. 279 с.

10. Статистика ДТП за 10 місяців 2016 року по Україні за даними Управління безпеки дорожнього Департаменту превентивної діяльності Національної поліції України URL: <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>

Зименко Антон Сергійович

курсант факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Буга Ганна Сергіївна

доцент кафедри юридичних дисциплін факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДОТРИМАННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Транспорт є невід'ємною частиною нашого життя. І кожного з нас цікавлять як права та обов'язки пішохода, так і з іншого боку, права та обов'язки водія. Тому, у сучасному світі життєво необхідно знати як же саме забезпечується дотримання правил дорожнього руху, аби вміти апелювати своїми правами згідно із Законодавством України.

Основними нормативно-правовими актами, які регулюють такі правовідносини є Закон України «Про дорожній рух» та Правила дорожнього руху, які затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 зі змінами та доповненнями [1].

Згідно з правилами дорожнього руху, пішоходом вважається особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-якої роботи. До пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в інвалідних колясках без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу чи інвалідну коляску. Розділ IV, а саме пункт 4.1 Правил дорожнього руху (далі – ПДР) чітко регламентує, які саме обов'язки покладені на пішоходів. Так, пішоходи повинні рухатися по тротуарах чи пішохідних доріжках, тримаючись правого боку. Якщо вони відсутні або пересуватися ними неможливо, пішоходи можуть рухатися велосипедними доріжками, тримаючись правого боку і не ускладнюючи рух на велосипедах, або в один ряд узбіччям, тримаючись якомога правіше, а у разі його відсутності або неможливості рухатися ним –краєм проїзної частини назустріч руху транспортних засобів. При цьому треба бути обережним і не заважати іншим учасникам дорожнього руху (абзац другий пункту 4.1 із змінами, внесеними згідно з Постановою КМУ № 111 від 11.02.2013) [2].

У місцях, де рух регулюється, пішоходи повинні керуватися сигналами регулювальника або світлофора. У таких місцях пішоходи, які не встигли закінчити перехід проїзної частини дороги одного напрямку, повинні перебувати на островці безпеки або лінії, що розділяє транспортні потоки протилежних напрямків, а у разі їх відсутності – на середині проїзної частини. Вони можуть продовжити перехід лише тоді, коли це буде дозволено відповідним сигналом світлофора чи регулювальника та коли переконаються в безпеці подальшого руху (пункт 4.9 ПДР) [1].

Перед виходом на проїзну частину з-за транспортних засобів, що стоять, та будь-яких об'єктів, що обмежують оглядовість, пішоходи повинні

впевнитись у відсутності транспортних засобів, що наближаються (пункт 4.10 ПДР). Чекаючи транспортний засіб пішоходи повинні на тротуарах, посадкових майданчиках, а якщо вони відсутні – на узбіччі, не створюючи перешкод для дорожнього руху (пункт 4.11 ПДР) [3].

На трамвайних зупинках, не обладнаних посадковими майданчиками, пішоходам дозволяється виходити на проїзну частину лише з боку дверей і тільки після зупинки трамвая. Після висадки з трамвая необхідно залишити проїзну частину не затримуючись (пункт 4.12 ПДР). У разі наближення транспортного засобу з увімкненим проблісковим маячком червоного та (або) синього кольору і (або) спеціальним звуковим сигналом пішоходи повинні утриматися від переходу проїзної частини або негайно залишити її [1].

Розглянемо також цю проблему з боку водія: транспортний засіб – невід’ємна частина сьогоденного суспільства. Сьогодні практично всі користуються таким матеріальним благом, як автомобіль. Для когось автомобіль є засобом пересування, хтось заробляє, використовуючи авто, є й такі для кого «залізний кінь» є предметом розкоші. Незважаючи, до якої категорії відноситься Ви, користування автомобілем потребує навиків водіння та знання Правил дорожнього руху. За межами великих міст чи у сільській місцевості проблеми із дотриманням вказаних правил виникають не так часто, проте, відвідавши такі міста як Львів, Київ чи Одеса, де, як говорять досвідчені автомобілісти «Хто перший, той і правий», розумієш, як складно і вкрай важко уникнути порушень на дорозі [2].

Ключовою причиною смертей на українських дорогах залишається перевищення швидкості. Водії масово порушують правила, оскільки контроль швидкісного режиму відсутній, а штрафи – малі і незіставні зі шкодою. Тому необхідно відновити автоматичну фіксацію порушень ПДР та встановити суму штрафу, яка спонукатиме водіїв дотримуватися правил. А одним із позитивів минулого року експерти називають зменшення максимальної швидкості у населених пунктах до 50 км/год. «Обмеження швидкості у містах до 50 км/год – збільшує шанси на виживання найвразливіших учасників дорожнього руху – пішоходів та велосипедистів. Однак наразі зменшення швидкості не самодостатнє, воно критично потребує відновлення контролю на дорогах та встановлення системи автофіксації порушень ДТП (камери). У Польщі таке рішення дозволило зменшити кількість смертей у ДТП на 30%», – наголошує Олеся Холопик, координатор Кампанії «За безпечні дороги» [2].

Ще одним фактором ризику лишається вкрай низький рівень користування ременями: за даними дослідження Кампанії «За безпечні дороги», менш ніж 15% водіїв пристібаються під час руху. «Причини цього – у надзвичайно низькій відповідальності, а ще у – відсутності інформаційних кампаній з розвінчання міфів про ремені. Найшвидше рішення – збільшити штрафи за ігнорування ременів, держава має розглянути це питання вже у цьому році» [1].

Новою масштабною загрозою для учасників дорожнього руху експерти називають відволікання на мобільні телефони. В рамках Кампанії «За безпечні

дороги» було проведено всеукраїнське дослідження «Рівень користування мобільними телефонами серед водіїв в Україні», яке доводить: у будь-який момент часу кожен п'ятий водій користується телефон під час управління автомобілем. Така поведінка у 4 рази збільшує ризик ДТП, а читання чи написання повідомлень за кермом збільшує вірогідність ДТП у 20 разів. «Фактично, водій стає напівсліпим. Від дороги відволікаються очі водія, його руки зайняті, думки теж зосереджені на розмові. Якщо в цей момент стається неочікувана ситуація, він реагуватиме значно повільніше, дії водія будуть помилковими, і це може призвести до ДТП, травм, або навіть смертей», – відзначив Віктор Загреба, засновник ГО “VisionZero”. За його словами, держава має запровадити відсутні санкції за це порушення і показати, що контролює дотримання правил [3]. «Коли наші водії виїждять до Польщі, то їздять культурно і обережно, бо знають: за ними стежать, тож у разі порушення вони будуть покарані. Відчуття контролю повинне бути і у нас. Але не менш важлива і просвіта, людей потрібно переконувати», – вказав Віктор Загреба [1].

Підсумовуючи вище зазначене, можна зазначити, що дотримання правил дорожнього руху може зберегти життя та здоров'я багатьом людям. Але на сьогоднішній день це питання все ж таки потребує більш детального дослідження та нормативного врегулювання.

Список використаних джерел:

1. Забезпечення безпеки дорожнього руху: захист власників і водіїв транспорту. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://ukrainepravo.com/law-practice/lawyers-practice/zabezpechennya-bezpeki-dorozhnogo-rukhu-pravov-novats-ta-zakhist-vlasnik-v-vod-v-transportu/>
2. Правила дорожнього руху: права та обов'язки пішоходів [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://rivne.legalaid.gov.ua/ua/pravovi-konsultatsii/pravyla-dorozhnoho-rukhu-pravata-obov-iazky-pishokhodiv>
3. Безпека дорожнього руху: чого чекати від новацій у регулюванні. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: http://www.nbuviap.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=1455:dorozhniy-rukht&catid=8&Itemid=350

Кадала Виталий Витальевич

*заведующий кафедры хозяйственно-правовых дисциплин факультета № 3
Донецкого юридического института МВД Украины, кандидат юридических наук*

ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА

Деятельность в сфере городского транспорта в Украине, как и в любой другой стране, имеет определенную регламентацию со стороны государства. Учитывая большое значение транспорта как социально-экономической составляющей каждого города регулирование со стороны государства этой сферы должно отвечать потребностям территориальной громады в целом и жителей таких административно-территориальных единиц в частности.

С дальнейшим развитием и ростом городов эффективное и устойчивое функционирование транспорта является залогом социальной стабильности общества для удобства которого и организуется его работа. В свою очередь, эффективная организация работы транспорта требует взвешенной экономической и правовой политики, как на уровне общества, так и со стороны государства. Таким образом, решение этих вопросов требует совместной работы государства и местных общин.

Как уже отмечалось, от слаженной работы транспорта зависит эффективность функционирования городов и уровень качества жизни в них. Причем чем больше город, тем сложнее организовать работу городского транспорта. Работа городского транспорта призвана не только обеспечивать нормальную жизнедеятельность города, а и снимать социальное напряжение в обществе, поскольку в последнее время требования по надлежащей организации работы городского транспорта становятся политическими, могут приводить к массовым демонстрациям и беспорядкам, что в очередной раз свидетельствует о важности сферы транспорта в современной жизни [1 – 3].

Государственное управление в сфере обеспечения деятельности городского транспорта должно начинаться с формирования надлежащей государственной политики, направленной на корректировку правового обеспечения этой деятельности и наделения местных органов самоуправления возможностями влиять на работу городского транспорта и перевозку потребителей транспортных услуг с заданием со стороны государства базовых условий организации работы и взаимодействия предприятий транспорта и заказчиков перевозки, которыми выступают представительские органы.

При этом, следует исходить из того, какие существуют виды городского транспорта в том или ином городе, существующую сеть линий общественного транспорта и размеры самого города. Например, если для столицы и крупных областных центров актуальным является построение новых линий метро, узловых пересадочных станций, то для небольших городов приоритетным

будет сохранение и ремонт имеющегося подвижного состава городского транспорта и транспортной инфраструктуры.

Органы местного самоуправления, как представительный орган громады, осуществляя свои и делегированные полномочия должны как можно больше удовлетворять потребности граждан, избравших их для представления собственных интересов. Закон Украины «О местном самоуправлении в Украине» наделяет местные органы самоуправления полномочиями по утверждению порядка перемещения на штрафные площадки транспортных средств, припаркованных не в специально отведенных местах для парковки транспортных средств; установление в порядке и пределах, определенных законодательством, тарифов на транспортные и другие услуги; управление объектами транспорта и связи, находящихся в коммунальной собственности соответствующих территориальных общин, обеспечение их надлежащего содержания и эффективной эксплуатации, необходимого уровня и качества услуг населению; принятие решений об организации стоянок и площадок для парковки автомобильного транспорта, осуществление контроля за их деятельностью в соответствии с законом; утверждение маршрутов и графиков движения местного пассажирского транспорта независимо от форм собственности, согласование этих вопросов относительно транзитного пассажирского транспорта в случаях, предусмотренных законодательством; привлечение на договорных началах предприятий, учреждений и организаций, не относящихся к коммунальной собственности соответствующих территориальных общин, к участию в обслуживании населения средствами транспорта [4].

Делегированные полномочия органов местного самоуправления заключаются в осуществлении мероприятий по развитию транспорта; осуществлении в соответствии с законодательством контроля за надлежащей эксплуатацией и организацией обслуживания населения предприятиями транспорта. Реализуя свои полномочия по надлежащему транспортному сообщению органам местного самоуправления следует исходить из того, что для определенной общины является приоритетным: развитие собственного коммунального транспорта или привлечение сторонних предприятий. Выступая заказчиком перевозок, орган местного самоуправления должен постоянно проверять соблюдение перевозчиком принятых на себя обязательств.

Что касается реализации полномочий, направленных на благоустройство города, то следует только приветствовать намерения усилить ответственность за парковку в непредусмотренных местах: тротуарах, проезжей части, газонах и т.д. Однако, следует отметить, что такие действия должны сопровождаться оборудованим дополнительных парковочных мест, развитием новых путей сообщения, бесперебойной работой городского транспорта.

Вместе с тем, учитывая мировой опыт, следует отметить, что увеличение транспортных магистралей, парковочных мест не всегда помогает решить проблему. Некоторые из городов – Париж, Нью-Йорк, Прага, Лондон, Токио вообще пошли на уменьшение мест для парковки в центре городов и ввели

плату за въезд в центр города, введя механизмы экономического воздействия на владельцев транспортных средств. Это дает свои положительные результаты и заставляет население пользоваться городским транспортом.

Также, следует отметить, что роль государства заключается во внедрении соответствующих государственно-частных проектов в области организации работы городского транспорта и транспортной инфраструктуры и привлечении соответствующих средств частных инвесторов. Осуществлять такую политику государство должно в тесной связи с органами местного самоуправления.

Кроме того, ее реализация требует внесения соответствующих изменений в действующее законодательство, посвященное городскому транспорту. В настоящее время нормы, посвященные городскому транспорту содержатся в большом количестве нормативных актов: Законы Украины «О транспорте», «О железнодорожном транспорте», «Об автомобильном транспорте», «О городском электрическом транспорте» и другие, которые тем или иным образом касаются городского транспорта. Отдельные авторы предлагают принять отдельный законодательный акт – Закон Украины «О городском транспорте», который будет посвящен урегулированию деятельности городского транспорта [5, с. 94].

В то же время, этот вопрос требует более тщательной научно-практической разработки и в этом заключаются перспективы дальнейших научных разведок в сфере государственного управления деятельностью городского транспорта. Подводя итог, следует отметить, что государство должно реализовывать свою политику в этой сфере в тесной связи с органами местного самоуправления.

Список использованных источников:

1. Протестующие Бразилии добились социальных реформ. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://ubr.ua/ukraine-and-world/world/protestuushie-brazilii-dobilis-socialnyh-reform-234814>
2. Продолжаются акции протеста водителей афинского городского транспорта. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.greecetoday.ru/home/news/2369/>
3. Д. Верхотуров. Социальный протест в современной России. / [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.apn.ru/publications/article18296.htm>
4. Про місцеве самоврядування в Україні : Закон України від 21 травня 1997 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1997. – № 24. – Ст. 170.
5. Волік В. В. Перспективи розвитку правового забезпечення у сфері міського транспорту. С. 91–95. // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету, 2013. – № 6-2. Том 1. – 167 с. Режим доступа: <http://www.vestnik-pravo.mgu.od.ua/archive/juspradenc6-1-2.pdf>

Калініченко Владислав Олексійович

курсант факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Буга Володимир Васильович

доцент кафедри юридичних дисциплін факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

ПОПЕРЕДЖЕННЯ ДИТЯЧОГО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ

В сучасній Україні актуальною темою є дитячий дорожньо-транспортний травматизм. Більша кількість дітей страждають в ДТП через власну необережність на дорозі та не уважність водіїв.

Дитячий дорожньо-транспортний травматизм – це сукупність ДТП за певний проміжок часу, в яких загинули або отримали тілесні пошкодження особи у віці до 16 років [1].

Нещасні випадки на вулицях і дорогах стали великою загрозою як для дорослих, такі і для дітей. Як свідчить аналіз, у 9 випадках із 10 діти своєчасно не помітили небезпечний для себе автомобіль, або неправильно визначили його швидкість чи напрямок руху. Це дає змогу зробити висновок, що діти погано вмюють орієнтуватись, спостерігати за тим, що робиться на вулиці, оцінювати і передбачати небезпеку. Тому необхідно вчити дітей не тільки виконувати правила дорожнього руху, а й спостерігати і орієнтуватись на вулиці [2].

Слід відмітити, що прищеплення поваги до правил дорожнього руху повинно супроводжувати дітей протягом усіх етапів дорослішання. Можна виокремити такі етапи (рівні) на такому шляху:

- першим рівнем в підготовці дітей до безпечної участі в дорожньому русі повинні бути дошкільні навчальні заклади (діти 5-6 років). Основне завдання – ознайомити дітей з дорожнім рухом, привити почуття реальної небезпеки і повагу до соціальних норм (Правил дорожнього руху). Основним принципом навчання на першому рівні є принцип координації взаємодії дошкільного закладу і сім'ї. Сім'я є основним формуючим фактором в навчанні дітей такого віку. Завдання сім'ї – виховання у дитини дисциплінованості і відповідальності за свої дії на дорозі. Батьки повинні підкріплювати отримані дітьми знання особистим позитивним прикладом;

- другий рівень – початкова школа (учні 7-10 років). На цьому етапі, за допомогою вивчення предмета „Основи здоров'я” закладаються базові знання основ безпеки руху пішоходів, виховується культура поведінки в транспорті і дорожня етика. Додатково проводяться ігри - конкурси з вивчення ПДР, конкурси малюнків, конкурси дитячих робіт, конкурси на знання правил дорожнього руху, виступи агітбригад та ін. По закінченні початкової школи учні повинні знати основні правила поведінки в штатних режимах руху, уміти прогнозувати розвиток дорожньо-транспортних ситуацій;

- третій рівень – базова школа (5-9 класи - 11-15 років). На даному етапі закріплюються отримані в початковій школі знання з основ безпеки руху. На уроках основ здоров'я вивчаються основні положення Правил дорожнього руху. Регулярно проводиться профілактика серед учнів щодо запобігання дитячого дорожньо-транспортного травматизму: місячники з вивчення ПДР, виступи агітбригад юних інспекторів дорожнього руху, конкурси на знання правил дорожнього руху. Будинки дитячої та юнацької творчості, через систему додаткової освіти організують позашкільну роботу по профілактиці дитячого дорожнього травматизму, пропаганду Правил дорожнього руху. Дієвим є проведення на батьківських зборах бесід щодо запобігання дорожньо-транспортного травматизму;

- четвертий рівень – 10-11 класи старшої школи та початкова ступінь професійної освіти (учні 16-17 років). Проходяться навчання за двоєрічною програмою” Підготовка водіїв транспортних засобів категорій “В” і “С”. Після здачі відповідних екзаменів учні отримують посвідчення водія. Юнаки та дівчата навчаються не тільки водінню транспортних засобів, але і наданню першої медичної допомоги [3].

У попередженні дорожньо-транспортних випадків з дітьми важливу роль відіграє робота дорослих з роз'яснення дошкільникам правил дорожнього руху і прищеплення навичок дисциплінованого поведіння на вулицях і дорогах.

Необхідно також зазначити, щоб не допустити лиха на дорозі, потрібно:

- 1) вчити переходити вулиці на зелений сигнал світлофора, у встановлених місцях та підземними переходами;
- 2) не дозволяти дітям з'являтися зненацька перед транспортними засобами;
- 3) вчити дітей правильно обходити транспорт, що стоїть: автобус, тролейбус – позаду, трамвай – спереду;
- 4) не дозволяти дітям самостійно їздити на громадському транспорті;
- 5) не допускати ігор дітей на проїжджій частині дороги;
- 6) не дозволяти дітям грати з м'ячем, кататися на велосипеді, ковзанах, санчатах, роликах на проїжджій частині дороги та поблизу неї – це може коштувати дитині життя;
- 7) не чіплятися на підніжку транспорту і не стрибати на ходу, щоб своїм прикладом не заохотити дітей;
- 8) не подавати дітям негативних прикладів, порушуючи правила дорожнього руху [4].

Отже, в сучасній Україні питання попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму є вельми актуальним. Головну роль у вихованні дітей грають їх батьки, які повинні своїм прикладом навчити дітей бути уважними на дорозі. Діти погано вміють орієнтуватись на дорозі, треба навчити їх оцінювати і передбачати небезпеку. Тому батьки повинні вчити дітей з раннього віку не тільки виконувати правила дорожнього руху, а й спостерігати і орієнтуватись на вулиці.

Список використаних джерел:

1. Про підсумки роботи школи щодо попередження дорожньо – транспортного травматизму у 2013 – 2014 навчальному році [Електронний ресурс] // Відділ освіти Яворівської райдержадміністрації Середня загальноосвітня школа І-ІІІ ступенів імені Івана Франка смт. Івано-Франкове. – 2014. – Режим доступу до ресурсу: http://yanivschool.at.ua/publ/pro_pidsumki_roboti_shkoli_shhodo_poperedzhennja_dorozhno_transportnogo_travmatizmu_u_2013_2014_navchalnomu_roci/1-1-0-297
2. Рекомендації щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму в закладі [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Управління освіти Шевченківської районної в місті Києві державної адміністрації. – 2015. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.shevruc.kiev.ua/index.php?w=section&cat=33&subcat=46&id=5599>.
3. Профілактика дитячого травматизму [Електронний ресурс] // Комунальний заклад «Комплексна дитячо-юнацька спортивна школа № 1 Харківської міської ради». – 2013. – Режим доступу до ресурсу: http://dush1.edu.kh.ua/profilaktika_dityachogo_travmatizmu/dorozhnjo-transportnij_travmatizm/
4. Попередження дорожньо-транспортного травматизму серед дітей дошкільного віку [Електронний ресурс] // ДНЗ № 21 «ОЛЕНКА». – 2018. – Режим доступу до ресурсу: <https://dnz21.edu.vn.ua/безпека/транспорт/>

Карагодін Микита Дмитрович

курсант факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Гурський Віктор Євгенович

завідувач кафедри спеціальних дисциплін та спеціальної підготовки факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат психологічних наук (науковий керівник)

ДОТРИМАННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ПІШХОДАМИ ЯК УЧАСНИКАМИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Без сумніву транспорт в наш час відіграє велику роль не тільки в житті суспільства та держави. Дотримання Правил дорожнього руху знижує кількість ДТП, знижує смертність на дорогах.

Транспортний засіб – невід’ємна частина сьогоденного суспільства. Сьогодні практично всі користуються таким матеріальним благом, як автомобіль. Для когось автомобіль є засобом пересування, хтось заробляє, використовуючи авто, є й такі для кого «залізний кінь» є предметом розкоші. Згідно з інформацією Всесвітньої організації охорони здоров’я, щороку у світі гинуть на дорогах близько 1,2 млн. людей, а кількість поранених складає близько 10 млн [1].

Незважаючи, до якої категорії відноситеся Ви, користування автомобілем потребує навиків водіння та знання Правил дорожнього руху. За межами

великих міст чи у сільській місцевості проблеми із дотриманням вказаних правил виникають не так часто, проте, відвідавши такі міста як Львів, Київ чи Одеса, де, як говорять досвідчені автомобілісти «Хто перший, той і правий», розумієш, як складно і вкрай важко уникнути порушень на дорозі [2].

Як свідчать результати загальноукраїнського опитування громадян, незадовільною ситуацією з безпекою на дорогах в Україні вважають 69% пішоходів та 76% водіїв. Серед параметрів, що визначили таку низьку оцінку, перше місце зайняв стан вітчизняних доріг. Далі респонденти висловили невдоволеність розташуванням дорожніх знаків, світлофорів та дорожньої розмітки, низькою культурою водіння та безкарністю порушників правил дорожнього руху [3].

Однією з основних причин аварійності є порушення правил дорожнього руху його учасниками, тому необхідно підвищувати їхню культуру поведінки та впроваджувати жорсткий контроль за дотриманням зазначених правил. Оскільки найбільша кількість ДТП спостерігається при перевищенні безпечної швидкості, тому в населених пунктах можливо застосовувати засоби примусового зниження швидкості, особливо в районах навчальних закладів, у місцях з інтенсивним рухом дітей через дорогу та перед нерегульованими перехрестями, що дасть змогу зменшити аварійність Законом України визначена низка порушень Правил дорожнього руху (ПДР), за які може настати відповідальність. За найбільш тяжкі особу можуть притягнути до кримінальної відповідальності, за незначні – до адміністративної [4].

Правила дорожнього руху також встановлені для пішоходів. Пішоходи повинні рухатися по тротуарах чи пішохідним доріжкам, а при їх відсутності – по узбіччях. Пішоходи, що перевозять чи переносять громіздкі предмети, а також особи, що пересуваються в інвалідних колясках без двигуна, можуть рухатися по краї проїзної частини, якщо їхній рух по чи тротуарах узбіччям створює перешкоди для інших пішоходів [5].

Проїжджу частину дороги пішоходи можуть перетинати по пішохідних переходах, а за їх відсутності – на перехрестях по лінії тротуарів або узбіч. При відсутності пішохідного переходу або перехрестя пішоходу дозволяється переходити дорогу під прямим кутом до краю проїзної частини на ділянці без розділової смуги та огорож. При цьому дорога повинна добре проглядатися в обидві сторони [6].

Вийшовши на проїзну частину, пішоходи не повинні затримуватися чи зупинятися, якщо це не зв'язано з забезпеченням безпеки руху. Пішоходи, що не встигли закінчити перехід, повинні зупинитися на лінії, що розділяє транспортні потоки протилежних напрямків. На зупинних пунктах, не обладнаних піднятими посадковими площадками, дозволяється виходити на проїзну частину для посадки в транспортний засіб лише після його зупинки. Після висадження необхідно, не затримуючи, звільнити проїзну частину [7].

Підсумовуючи, зазначимо, що основною причиною ДТП є порушення Правил дорожнього руху. Найчастіше порушення трапляються у великих містах. Більшість громадян України не задоволені ситуацією з безпекою на українських дорогах. Пішоходи є учасниками дорожнього руху, на них також розповсюджуються ПДР. Правила дорожнього руху покликані встановити

порядок дорожнього руху по всій території України. Дотримання ПДР є запорукою збереження життя та здоров'я водіїв та пішоходів.

Список використаних джерел:

1. Горбачева І. М. Сучасні причини виникнення проблем безпеки дорожнього руху / І. М. Горбачева. // Вісник Асоціації кримінального права України. – 2017. – №8. – С. 203–212.

2. Іванців Я. І. Забезпечення безпеки дорожнього руху: правові новації та захист власників і водіїв транспорту [Електронний ресурс] / Я. І. Іванців // Українське право. – 2016. – Режим доступу до ресурсу: www.ukrainepravo.com/law-practice/lawyers-practice/zabezpechennya-bezpeki-dorozhnogo-rukhu-pravov-novats-ta-zakhist-vlasnik-v-vod-v-transportu/

3. Товстуха С. О. Актуальні питання щодо удосконалення державно-управлінських механізмів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні / С. О. Товстуха. // Державне управління: удосконалення та розвиток. – 2010. – № 12.

4. Єфименко Р. В. Аналіз причин виникнення ДТП і розробка заходів із підвищення безпеки дорожнього руху / Р. В. Єфименко, Н. І. Попович, О. В. Беленчук. // Науково-виробничий журнал. – 2015. – № 6. – С. 34–35.

5. Безпека дорожнього руху [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://ukrreferat.com/chapters/bjd/bezpeka-dorozhnogo-ruhu-referat.html>.

6. Пішохід. Безпека пішохода [Електронний ресурс]. – 2015. – Режим доступу до ресурсу: moyaosvita.com.ua/bzhd/pishoxid-bezpeka-pishoxoda/.

7. Безпека дорожнього руху [Електронний ресурс]. – 2010. – Режим доступу до ресурсу: otherreferats.allbest.ru/life/00056368_0.html

Кириченко Александр Анатольевич

профессор кафедры правоведения факультета экономики и права Классического международного университета им. Филиппа Орлика (г. Николаев), доктор юридических наук, профессор

Ланцедова Юлия Александровна

доцент кафедры уголовного права и процесса Учебно-научного юридического института Национального авиационного университета (г. Киев), кандидат юридических наук

КВАЛИФИКАЦИЯ ОДНОГО ИЗ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ДЕЯНИЙ: ЗА И ПРОТИВ?

В последнее время наибольший общественный резонанс приобрело обсуждение квалификации дорожно-транспортного деяния, совершенного 18.10.2017 г. на перекрестке улицы Сумская и переулка Мечникова в г. Харькове, в котором на сегодняшний день обвиняются как Елена Зайцева, так и Геннадий Дронов [1; 3; 5 и др.], что наиболее правильно осуществить в развитие положений, изложенных в тезисах выступления на данной

конференции А. С. Тунтулы. В этой связи следует подчеркнуть, что вывод автотехнической экспертизы о наличии прямой причинной связи выезда Г. Дронова на желтый сигнал светофора и наступивших особо тяжких последствий данного дорожно-транспортного деяния является заведомо ложным (если он не основывается на результатах исследования объективных источников сведений – записи камер видеонаблюдения и автомобильных видео-регистраторов, в том числе и автомобилей, не вовлеченных непосредственно в данное деяние, но зарегистрировавших важные для данного дела обстоятельства, и на основании иных объективных, а не субъективных источников доказательств), и в силу этого должен влечь за собой внесение соответствующих сведений в Единый реестр досудебных расследований.

Наиболее правильно устанавливать скорость по записи видео-регистратора автомобиля Lexus (который, судя по всему, должен быть одним из последних модификаций, фиксирующих скорость и время движения автоматически, не забывая о том, что скорость будет все равно меньше реальной, что связано со временем, необходимым для прохождения сигналов от ориентиров в видео-регистратор и др.), когда следует выбрать два ориентира на обочине дороги, второй – как можно ближе к разметке стоп-линии перед перекрестком (в данном случае при ее отсутствии – воображаемой линии между опорами светофоров перекрестка со стороны подъезда к перекрестку автомобиля Lexus), и замерить при помощи современного хронометра время проезда между ними данного автомобиля, а далее уже следует произвести математические вычисления в пределах школьной программы. Аналогично скорость измеряется и по иным видеозаписям (записи камер видеонаблюдения и др.).

Более того, эксперт-автотехник прекрасно понимает, что даже сам по себе выезд на желтый сигнал светофора (что, в свою очередь, подлежит установлению на основании только источников объективных сведений), являясь административно наказуемым нарушением правил дорожного движения, не находится в прямой причинной связи с наступившими последствиями, и такой причинной в данной ситуации является лишь превышение скорости автомобилем Lexus, что не только лишило технической возможности избежать столкновения обоим водителям, но и привело к выбрасыванию автомобиля Lexus за пределы дорожного покрытия на тротуар, где в этот момент и находились все пострадавшие пешеходы.

Ведь сколько водителей выезжает на перекресток на желтый или приравняемый к нему мигающий зеленый сигнал светофора, но при отсутствии превышения скорости автомобилями это, в худшем случае, приводит лишь к их «поцелую» без человеческих жертв и других тяжких последствий.

Конечно, можно на бытовом уровне, не построенном на знании законов формальной логики [2, с. 46-51], рассуждать и таким образом. Если бы Г. Дронов не выехал на желтый сигнал светофора, Е. Зайцева, и значительно превышая скорость, тем более при скорости 100 км/ч и выше, проскочила бы

перекресток и автомобиль Г. Дронова не успел бы ударить ее автомобиль, что также не привело бы к такого рода особо тяжким последствиям.

И тогда также можно вроде бы говорить: Сколько водителей «пролетают» перекрестки на запрещенный сигнал светофора при отсутствии на перекрестке пересекающих им дорогу препятствий, что также не приводит к дорожно-транспортным деяниям с человеческими жертвами. В то же время рассмотрение самого по себе факта выезда Г. Дронова на желтый сигнал светофора в прямой причинной связи с особо тяжкими последствиями данного деяния не имеет достаточного основания, является «объективным вменением» и проявлением бытовой логики, а не беспристрастным юридически профессиональным установлением объективной истины по этому делу с учетом законов формальной логики. Причем только на уровне все того же бытового мышления можно рассуждать о том, что и выезд Г. Дронова на желтый сигнал светофора и явное превышение скорости Е. Зайцевой являются равнозначными причинами, непосредственно вызвавшими наступление особо тяжких последствий данного дорожно-транспортного деяния. Основанное же на законах формальной логики, прежде всего, на законе достаточного основания и др. [2, с. 46-51], профессиональное юридическое мышление приводит к выводу о том, что сам по себе выезд автомобиля на желтый сигнал светофора при возникновении препятствия и отсутствии других детерминантов наступления особо тяжких последствий не обусловит их ни в каком из случаев, в то время как явное превышение скорости при возникновении препятствия может не привести к особо тяжким последствиям лишь при особо благоприятном стечении обстоятельств.

Когда же такая скорость автомобиля приближается к 100 км/ч и выше, да еще и при недостаточности водительского профессионализма, весе автомобиля около двух тонн и ряде иных достаточно серьезных детерминантов особо тяжких последствий, то преступная самонадеянность, выражающаяся лишь в легкомысленной надежде на предотвращение обстоятельств, которые могут привести к такого рода тяжким последствиям (что должно строиться на реальной, а не на заоблачной возможности избежать такие обстоятельства и их особо тяжких последствий) никак не усматривается и весьма четко просматривается уже косвенный умысел, когда водитель, хотя и не желал, но фактически сознательно допускал наступление такого рода особо тяжких последствий, да еще и совершенных способом, опасным для жизни многих лиц.

Кроме того, согласно требованиям 12.1, 12.3, 16.3 и 16.8 Правил дорожного движения [4], даже на мигающий сигнал зеленого светофора или на желтый, о чем свидетельствует крайне заинтересованный пассажир автомобиля Lexus [5] и сама Е. Зайцева [3], и что и следовало бы рассматривать как возникновение для автомобиля Lexus помехи в движении, Е. Зайцева обязана была остановить автомобиль при фактическом отсутствии в данном случае разметки стоп-линии перед перекрестком у воображаемой линии у опоры светофора с правой стороны либо перед началом перекрестка улицы Сумская и переулка Мечникова, а проехать ее и продолжить движение она могла лишь

тогда, когда, двигаясь со скоростью, отвечающей требованиям указанных пунктов Правил, она не имела технической возможности остановить автомобиль возле указанной линии. Но и в таком случае и у Е. Зайцевой, и Г. Дронова была бы техническая возможность избежать столкновения, в любом случае – наступления такого рода особо тяжких последствий.

В силу изложенного, четко просматриваются признаки циничного коррупционного явления на фоне некоторого непрофессионализма всех вовлеченных в дело антиделиктологов (следователей, прокуроров, адвокатов, судей) и заведомо ложного заключения эксперта-автотехника, когда на основе объективных доказательств (исследования записи камер видеонаблюдения и автомобильных видео-регистраторов, в том числе и автомобилей, не вовлеченных непосредственно в данное деяние, и др.) следует установить реальную скорость автомобиля Lexus и переqualифицировать деяние Е. Зайцевой с нарушения правил безопасности дорожного движения, повлекшего смерть нескольких лиц (ч. 3 ст. 286 УК Украины) на умышленное убийство с косвенным умыслом двух и более лиц, совершенное способом, опасным для жизни многих лиц (п. 1 и п. 5 ч. 2 ст. 115 УК Украины). При нейтрализации смягчающих вину Е. Зайцевой обстоятельств – чистосердечное раскаяние (чего также не будет в случае установления реальной скорости автомобиля Lexus) и добровольное возмещение вреда, обстоятельствами, отягчающими ее ответственность – состояние наркотического опьянения, особо тяжкие последствия (которые явно выходят за пределы соответствующего квалифицирующего признака по п. 1 ч. 2 ст. 115 УК Украины) и др., имеются все основания для осуждения ее и к пожизненному заключению.

Более точные выводы нуждаются в изучении непосредственно материалов уголовного дела. Следует также посредством автотехнической экспертизы детально и главное объективно и профессионально исследовать запись видеокamеры, из которой уже просматривается то, что Геннадий Дронов действительно начал движение на желтый сигнал светофора, но при отсутствии в данном случае стоп-линии и с его стороны линию у опоры светофора и тем более у края пересечения переуллка Мечникова с улицей Сумской – его автомобиль пересек уже строго на зеленый сигнал светофора [6], в силу чего в действиях Геннадия Дронова, выразившихся в подъезде к указанной линии на желтый сигнал и пересечении ее строго на зеленый сигнал светофора вообще отсутствует состав какого-либо нарушения Правил дорожного движения.

Список использованных источников:

1. Жуткое ДТП в Харькове: что известно спустя месяц после трагических событий [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://newsone.ua/news/accidents/zhutkoe-dtp-v-xarkove-cto-izvestno-spustya-mesyac-posle-tragicheskix-sobytij.html>
2. Логіка: підручник для студентів вищих навчальних закладів / В. Д. Титов, С. Д. Цалін, О. П. Невельська+Гордєєва та ін.; за заг. ред. проф. В. Д. Титова. – Харків: Право, 2005. – 208 с. [Электронный ресурс]. – Режим

доступу: <https://uchebnikionline.com/logika/logika - zherebkin vye/logika - zherebkin vye.htm>

3. Понимала, что не смогу затормозить: Зайцева дала показания о ДТП в Харькове [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://fakty.ua/261219-ponimala-chto-ne-smogu-zatormozit-zajceva-dala-pokazaniya-o-dtp-v-harkove>

4. Правила дорожнього руху. Затв. постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р., № 1306, зі змінами згідно постанови КМ України № 660 від 30.08.2017 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF/paran16#n16>

5. Смертельное ДТП в Харькове: пассажирка Зайцевой дала важные показания [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://24tv.ua/ru/smertelnoe_dtp_v_harkove_passazhirka_zajcevoj_dala_vazhnye_pokazaniya_n935292

6. Смертельна аварія у Харкові: хронологія подій [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.youtube.com/watch?v=4IvOhie8u6U>

Кислицька Наталія Валодимирівна

курсант 2 курсу навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ

Пашковська Марина Віталіївна

старший науковий співробітник наукової лабораторії з проблем публічної безпеки та порядку навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник (науковий керівник)

ПОПЕРЕДЖЕННЯ ДИТЯЧОГО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ

Попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму можна поділити на загальну та індивідуальну.

Загальною профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму є комплекс заходів правового, соціального, культурного, економічного й виховного характеру, спрямованих на усунення причин і умов, що сприяють виникненню ДТП, у яких серед потерпілих можуть виявитися і діти. Загальна профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму здійснюється в межах системи заходів профілактики дорожньо-транспортного травматизму, порушень ПДР та підвищення гарантії безпеки всіх учасників дорожнього руху.

До індивідуальної профілактики відносяться заходи, спрямовані на запобігання небезпечного поведіння певних осіб або груп осіб (колективів, співтовариств).

Система заходів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму складається із двох підсистем:

– системи заходів для попередження ДТП, у яких могли б постраждати діти через причини, не пов'язані з їхнім поведженням;

– системи заходів для попередження ДТП, у яких могли б постраждати діти через своє неправильне поведження.

Отже, профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму це нормативно визначена діяльність органів державної влади, місцевого самоврядування, підприємств, установ, організацій щодо системного здійснення організаційних, правових, інженерно-технічних і виховних заходів, спрямованих на попередження й усунення причин і умов, що сприяють дитячому дорожньо-транспортному травматизму.

Суб'єктами профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму можуть бути будь-які органи державної влади, місцевого самоврядування, їхні посадові чи службові особи, підприємства, установи, організації, громадські формування, трудові колективи, фізичні особи, що здійснюють діяльність (беруть участь) щодо забезпечення безпеки дітей у дорожньому русі.

Основну роль з попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму відіграє **патрульна поліція** основним завданням якої є:

– розробка і здійснення заходів з охорони здоров'я дітей у процесі дорожнього руху;

– контроль за виконанням нормативних документів і стандартів у частині забезпечення безпеки неповнолітніх учасників дорожнього руху;

– залучення до роботи з попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму усіх зацікавлених відомств і організацій, громадських формувань;

– повне охоплення дітей вивченням ПДР, прищеплювання практичних навиків поведінки на вулицях і дорогах.

До напрямів запобігання ДТП за участю дітей слід вважати:

- організацію обліку ДТП за участю дітей і підлітків і їх регулярний і диференційований аналіз за категоріями учасників (пішохід, пасажир, велосипедист, водій), вікові, часові і місцю здійснення, місцю проживання;

- контроль за організацією навчання дітей і підлітків ПДР, дотриманням і створенням дорожніх умов, що забезпечують їхню безпеку;

- сприяння в навчанні дітей ПДР;

- ведення спеціальних спостережливих справ на район або кожен дошкільний і навчальний заклад, у якому враховуються ДТП і вжиті по них оперативні і профілактичні заходи;

- надання практичної допомоги у створенні й організації роботи базових шкіл і дитячих садів, кабінетів з безпеки дорожнього руху, автостанцій та автомайданчиків;

- залучення дітей до профілактичної роботи з попередження дорожнього травматизму серед підлітків і молодших школярів шляхом організації в школах, на станціях юних техніків, у будинках і палацах школярів формувань юних інспекторів руху (далі ЮІР), керівництво їхньою діяльністю;

- організацію і проведення регулярних районних, міських і регіональних конкурсів із знання ПДР, оглядів роботи шкіл і дошкільних установ на кращу організацію роботи з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, змагань юних велосипедистів, цільових заходів після закінчення і перед початком навчального року.

Крім цього, патрульна поліція проводить спільні заходи з громадськими організаціями, діяльність яких спрямованих на привернення уваги до складної ситуації з безпекою на дорогах.

Традиційно в Україні два рази на рік (весною та восени) проходить Тиждень безпеки дорожнього руху, де відбудеться загальнонаціональна акція «Здай кров – врятуй життя» - всі бажаючі можуть здати кров для лікування постраждалих у дорожньо-транспортних пригодах. У загальноосвітніх навчальних закладах країни проводиться Єдиний національний урок «Безпека на дорозі – безпека життя», присвячений важливості носіння світлоповертальних елементів. До важливої проблеми дотримання правил безпеки на дорозі буде привернута увага й під час Фестивалю нових автомобілів New Cars Fest – 2018.

Масові заходи, роз'яснювальна робота серед населення щодо доцільності використання пасків безпеки, дитячих крісел, світлоповертальних елементів та дотримання Правил дорожнього руху в цілому триватиме протягом усього Тижня [1].

До проведення Тиждень безпеки дорожнього руху залучаються шкільні поліцейські, які здійснюють роботу з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму дошкільних та шкільних установах.

За підтримки Реформи системи кримінальної юстиції щодо неповнолітніх в Україні та консалтингової компанії «Агрітім Канада» 1 вересня 2016 року стартувала програма «Школа і поліція». Дана програма є пілотним проектом та експериментальною моделлю співпраці навчальних закладів і поліції, спрямована на запобігання правопорушень серед дітей та формування безпечного навчального середовища.

Національна академія внутрішніх справ приєдналась до виконання даної програми шляхом проведення занять-бесід з дітьми та учнями представниками юридичних клінік з метою підвищення освіченості дітей у питаннях Правил дорожнього руху, а також дотримання безпечної поведінки в повсякденному житті і на дорозі.

Для кращого засвоєння матеріалу під час таких занять поліцейські використовують презентації, вікторини, рухливі ігри, а для засвоєння практичних навичок використовують авто крісла, жезли, жилети, дорожні знаки та розмітки.

Спільним рішенням МВС України та спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань освіти і науки в період з 20 серпня до 20 вересня в Україні щороку проводиться Всеукраїнський конкурс-рейд «Увага! Діти – на дорозі!» з метою активізації роботи з попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму напередодні та в

перші дні навчального року, узагальнення та розповсюдження кращих форм і методів профілактичної роботи серед неповнолітніх, привернення уваги громадськості до проблем гарантування безпеки руху неповнолітніх.

Також, слід відмітити Всеукраїнський конкурс серед загонів Юних інспекторів руху загони яких створюються з числа учнів загальноосвітніх та позашкільних навчальних закладів органами освіти та Національної поліції. Для залучення широкого загалу школярів до участі у роботі, спрямованій на запобігання дитячого дорожньо-транспортного травматизму, виховання у неповнолітніх поваги до професії поліцейського, організації змістовного дозвілля школярів та молоді, виховання у них культурних та естетичних смаків.

Одним з напрямком проекту «Особливе перехрестя» є визначення місць концентрації ДТП за участю дітей та підлітків та створення інтерактивної мапи таких небезпечних ділянок. В майбутньому на них будуть проведені інфраструктурні зміни для безпечності юних пішоходів. Планується працювати з різними соціальними цільовими аудиторіями, аби донести потребу дотримуватися ПДР й загалом – питань безпеки. Спільна акція передбачає свято для особливих дітей, де в ігровій формі є можливість дізнатися про правила поведінки на дорозі, поспілкуватися з представниками поліції, байкерами та медиками [2].

Список використаних джерел:

1. 21–27 травня 2018 року в Україні відбудеться перший етап Тижня безпеки дорожнього руху // Ел. Видання // <http://medtransvp.com.ua/21-27-travnnya-2018-roku-v-ukra%D1%97ni-vidbudetsya-pershij-etap-tizhnnya-bezpeki-dorozhnogo-ruxu-2/>

2. Новий проект – «Особливе перехрестя» // Ел. видання // <http://medtransvp.com.ua/novij-proekt-osoblive-perexrestya/>

Когут Олександра Олександрівна

науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат психологічних наук

ПСИХОПРОФІЛАКТИКА ТА ПСИХОДІАГНОСТИКА ПСИХОЛОГІЧНОЇ ТРАВМИ, ЯКА МОЖЕ СПРИЯТИ ДТП

Психопрофілактика ДТП, на нашу думку, полягає, перш за все у психодіагностиці симптомів стресу, які можуть сприяти суїцидальній поведінці, зокрема ДТП. Сьогодні психологи задаються питанням: чи впливає генетична наслідковість на ДТП? Так, існує, адже вчені з'ясували, що дитина переживає наслідки трансгенерованої травми важче, ніж травмований предок. Дозування кортизолу і секретій CRF (Cortico-Relieving Factor) в чотири рази перевищують рівень у дітей травмованих людей, ніж у їх батьків, які пережили травму. Травма наших пращурів керує нами на підсвідомому рівні (невидима

лояльність). Такі таємниці передаються від несвідомого батьків до несвідомого дітей. Післятравматичні стресові розлади – важке психічне захворювання, яке виникає в результаті психічної травми. Ознаки ПТСР: неочікувані флеш-беки, паніка від жахів, які можуть бути викликаними випадковими тригерами, м'язове напруження, проблеми зі сном, роздратування, недовіра, неможливість бути з кимось в близьких стосунках, почуття провини, емоційна анестезія. Посттравматичний синдром проявляється у нащадків, які переживали холокост, травми війни, ДТП, пожежі, катастрофи тощо.

Томас Холмс і Річард Райх, вивчаючи залежність захворювань і травм, визначили, що стресам також піддаються люди, в яких у житті відбулися важливі зміни (і позитивного, і негативного характеру). Останній стрес, який пережила людина допомагає психологу виявити елементи самопрограмування, життєвого сценарію, і перепрограмувати його: він включає свідоме відношення, цінності, стиль поведінки, фізичні пози, звички триматися, рухатися.

На рівні тіла можна діагностувати наявність стресу завдяки виявленим тілесним напруженням, які блокують три види збудження: тривожність, гнів, сексуальне збудження. Захисний панцир на рівні очей проявляється в нерухомості чола, в пустому погляді, ніби дивляться із-за нерухою маски. Оральний сегмент відображає напруженість м'язів підбородку, горла, челюсті, затилку, він стримує емоційне вираження плачу, крику, гніву, агресії. Шейний сегмент утримує гнів, крик, плач. Грудний сегмент включає м'язи грудей, плечей, лопаток, рук, він стримує сміх, жаль, пристрасть, дихання, що є проявом здавленої емоції. Діафрагма включає сонячне сплетіння, внутрішні органи, м'язи нижніх сегментів хребта, захисний панцир проявляється в випуклості хребта вперед в поперековій зоні, видих важче вдоху вказує на стримування сильного гніву. Живіт включає сегмент широких м'язів спини і живота. Напруження м'язів спини пов'язане зі страхом нападу. Захисний панцир з боків формує страх лоскоту, пов'язаний з подавленням злості, неприязні. Таз – сегмент, який включає всі м'язи тазу, нижніх кінцівок, сильний захист впливає на відхилення тазу назад, м'язи сідничні напружені і хворобливі, або надмірно розслаблені, таз ригідний, мертвий і несексуальний, він слугує здавленню гніву, збудження, задоволення. Панцир характеру вказує на прояв самотності, безпорадності, сексуальних страждань, пошук авторитету, страху відповідальності, містичних спрямувань, бунтарства, патологічної покірливості, хронічні напруження блокують енергетичні потоки, які лежать в основі сильних емоцій. Панцир не дає людині проявити емоції повною мірою, з одного боку захищаючи його, а з іншого спотворюючи їх прояв. Захист слугує обмеженню вільного потоку енергії, тому застосовують три типи засобів для розпускання панциру: накопичення енергії в тілі шляхом глибокого дихання, прямий вплив на хронічні захворювання (масаж), підтримку співпраці з клієнтом.

На рівні психіки у людини, яка переживає ситуацію дистресу порушені контакти, які виявляються в застосуванні негативних захисних механізмів: проекції, інтродекції, конфлюєнції, ретрофлексії, дифлексії. Дані механізми

самозахисту створюють певні умови для суїцидальної поведінки. Інтроєктний контакт з навколишнім середовищем формується тоді, коли людина, властиві їй цінності, стандарти, норми поведінки, правила змінює на бажання іншої людини або групи. Коли людина не розуміє власних потреб і бажань, втрачає можливість стати зрілою, ідентифікувати своє «Я», відмовляється від свого «Я», вона схильна до альтруїстичних самогубств. Якщо особистість не хоче брати відповідальності за власні бажання, емоції, вчинки, вона приписує їх іншим, формується відчужене «Я» та проективний вектор суїцидальності. Люди здаються їй вороже налаштованими, бажаними зла, несучими небезпеку й тому вона відчужується від них, ізолюється від них, відчуває здавленість, депресію. Розрізняють різні види проекцій: доповнююча проекція – коли іншим приписуються почуття і бажання, які людина в іншому виправдовує; катарсична – полягає у бажанні звільнитися від власного негативу, приписуючи його іншому; аутистична проекція – коли оточуючим приписуються власні мотиви і бажання. Ретрофлексивний вектор самогубств – коли людина зупиняє цикл контакту безпосередньо перед здійсненням дії. Формується особистісна система, в якій більшість почуттів і бажань залишається всередині: людина веде з собою безкінечні внутрішні діалоги, робить із собою те, що хотіла б зробити з іншим, або отримати від іншого (через сором на іншого не спрямовується агресія і тому людина вбиває саму себе). Хочє вбити іншого і бажає бути вбитою сама – сутність ретрофлексивного вектору суїцидальності. Такий вектор суїцидальності є егоїстичним і еготичним – заснований на внутрішньому конфлікті між різними частинами «Я». Вирішення такого конфлікту полягає у здійсненні самогубства, щоб вирішити ситуацію, яка супроводжується нестерпним болем, самогубство є драматичною подією, яка демонструється іншим. Ретрофлексивні самогубства характеризуються продуманістю деталей, способу заздалегідь запланованого акту самогубства, особи відчувають себе безпомічними у вирішенні проблем і вважають, що це єдиний спосіб їх вирішення, людина не розуміє себе, часто відноситься до себе як до чужої людини, боїться тих почуттів, які охоплюють її, є пасивною, надмірно контролює себе, самозвинувачує. Конфлюентний вектор суїциду характеризується незрозумілими тривожними станами, пов'язаними з деякими затьмареннями свідомості, особі властиві саморуйнівні форми поведінки, вони можуть бути неуважними при водінні автомобілю, зловживати психоактивними речовинами, людина перестає відчувати, втрачає свою ідентичність і розтворюється в «ми», властива така суїцидність молодим людям, коли виникає висока степінь злиття з групою (секти, фанатичні групи), імпульсивні, непередбачливі, це найбільш важка група ризику, незрозумілість почуттів, бажань таких осіб виражається в злитті з «ми», проявляється у відсутності поваги до індивідуальних відмінностей між людьми.

Виявити суїцидальність можна за шкалою депресії і безнадійності Бека і Гамільтона, суїцидальних опитувальників, опитувальника Шнейдермана Е. для визначення психічного душевного болю, проективні методи дозволяють виявити можливість здійснення суїциду за картинками, також застосовують

шкали оцінки інтенсивних переживань, досліджуваному пропонують список переживань, серед яких пропонується вибрати три найбільш інтенсивні почуття або переживання, які проявляються в ситуації сильного душевного болю, шкали оцінки здатності виносити душевний біль, опитувальник історії суїцидальних думок і поведінки досліджуваних, описання інтенсивності душевної болі. Пережита психічна біль сприяє формуванню захисту від болі, яка вказує на загрозу руйнування цілісності меж між організмом і оточуючим середовищем на фізичному рівні, на психічному (емоційному), екзистенційному, на рівні відношень з людьми.

Отже, для психопрофілактики ДТП є важливим виявлення рівня прояву гормонів стресу в крові, виявлення змін у житті людини, які сприяють стресу, наявність програм та життєвого сценарію, які сприятимуть ДТП, фізичні напруження або м'язовий панцир (за Райхом), виявлення негативних механізмів самозахисту та проявів суїцидальної поведінки (гештальт психологія), виявлення болі.

Список використаних джерел:

1. Дьяконов Г.В. Основы диалогического подхода в психологической науке и практике. Монография. – Кировоград: РИО КГПУ им. В.Винниченко, 2007. – 847 с.

2. Психологічна енциклопедія / Автор-упорядник О.М. Степанов. – К. : «Академвидав», 2006. – 424 с.

3. Шапиров А., Шмергельский А. Генетика судьбы. Основы трансгенерационной психологии. Уфа : 2011. – 794 с.

4. Шнейдман Э. Десять общих черт самоубийств / Суицидология: Прошлое и настоящее: проблема самоубийства в трудах философов, социологов, психотерапевтов и в художественных текстах. Сост. А. Н. Моховиков. М. : Когито-Центр, 2001. С. 353–359.

Колєсова Олександра Вікторівна

курсант факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Буга Володимир Васильович

доцент кафедри юридичних дисциплін факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

ОКРЕМІ АСПЕКТИ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Останнім часом кількість дорожньо-транспортних пригод на дорогах не лише не зменшується, а навпаки – збільшується, оскільки водії або не знають, які покарання чекають їх за порушення правил дорожнього руху, або взагалі не бояться їх порушувати.

Аби забезпечити безпеку дорожнього руху за порушення правил передбачена адміністративна відповідальність, у випадках, коли порушення цих правил більш серйозне – настає кримінальна відповідальність, але може статися і таке, що за подібні порушення може настати і цивільно-правова відповідальність.

Слід відмітити, найбільш поширеними, відповідно до статистичних даних, у сфері безпеки дорожнього руху є заходи адміністративного впливу. На законодавчому рівні такі заходи регулюються Кодексом України про адміністративні правопорушення.

Суб'єктами адміністративних правопорушень є фізичні деліктоздатні особи (громадяни України, іноземці і особи без громадянства), які досягли 16-річного віку.

У більшості випадків порушення правил дорожнього руху, за які настає адміністративна відповідальність, мають формальний склад, і для накладення санкції достатньо встановлення факту порушення правил, норм і стандартів щодо безпеки руху та експлуатації транспорту. Як і для інших правопорушень з формальним складом, установлення причинно-наслідкового зв'язку між правопорушенням та настанням чи можливим настанням шкідливих наслідків є не обов'язковим. Санкції за порушення правил дорожнього руху накладаються органами внутрішніх справ (у т.ч. працівники підрозділів МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху), а у разі, якщо передбачено оплатне вилучення ТЗ, громадські роботи, позбавлення прав керування ТЗ, адміністративний арешт, санкції накладаються судом [1].

До найбільш поширених санкціям, застосовуваним при вчиненні адміністративних правопорушень, пов'язаних з порушенням правил дорожнього руху, відносяться попередження (передбачено кожним третім складом правопорушення) та позбавлення права на керування транспортним засобом. Якщо порушення Правил дорожнього руху призвели до вчинення дорожньо-транспортної пригоди, при якому загинули або були травмовані люди, або вчинено інші злочини на дорозі, особи, винні в цьому, притягаються до відповідальності згідно Кримінального кодексу [1].

Ст. 82 Цивільного Кодексу України передбачає, що з особи, дії якої призвели до вчинення дорожньо-транспортної пригоди, залежно від характеру і обставин порушення, може бути стягнута повна або часткова сума завданої матеріальної та моральної шкоди [2].

Відповідно до ст. 1187 Цивільного Кодексу України, транспортний засіб належить до джерела підвищеної небезпеки, тому власник (водій) транспортного засобу може нести матеріальну відповідальність за заподіяну шкоду цим транспортним засобом [2].

За деякими даними статистичних досліджень, щороку на дорогах України трапляється 154400 дорожньо-транспортних пригод. Це приблизно 400 ДТП щодня. Окрім того, слід враховувати і те, що майже жодне ДТП не обходиться без жертв та травматизму. Щорічно внаслідок ДТП гине 4000 людей і ще близько 30000 отримують травми різних ступенів. Саме за такими показниками

Україна посідає 5 місце серед країн Європи за смертністю людей у дорожньо-транспортних пригодах.

Отже, до основних видів юридичної відповідальності за порушення ПДР можна віднести: адміністративну, кримінальну та цивільно-правову. І аби зробити рух водіїв та пішоходів на дорозі безпечнішим працівники відповідних органів обмежують права водіїв. Але, нині ми живемо у вік прогреса, тому необхідно з кожним роком удосконалювати правила дорожнього руху, а з ними, і покарання за їх порушення. Також потрібно зазначити, що не дивлячись на зміни у законодавстві стосовно регламентації розгляду цивільних справ у суді, розгляд справ щодо відшкодування шкоди, заподіяної внаслідок дорожньо-транспортних пригод, така процедура є досить складною, та потребує спрощення порядку його розгляду на законодавчому рівні. Потребує подальшого розвитку зміни щодо спрощення процедур врегулювання спорів, пов'язаних із стягненням майнової шкоди, спричиненої внаслідок ДТП.

Список використаних джерел:

1. ПДР. Відповідальність за порушення правил дорожнього руху [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: http://ptu25.at.ua/index/pdr_vidpovidalnist_za_porushennja_pravil_dorozhnogo_rukh_u/0-127.
2. Цивільний кодекс України [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-15>

Коллер Юрій Сергійович

начальник 3-го науково-дослідного відділу науково-дослідної лабораторії проблем правового та організаційного забезпечення діяльності Міністерства Державного науково-дослідного інституту Міністерства внутрішніх справ України, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник

АВТОМАТИЧНИЙ ГАБАРИТНО-ВАГОВИЙ КОНТРОЛЬ АВТОТРАНСПОРТУ ЯК НЕОБХІДНИЙ КРОК ДО ЗАПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ СУЧАСНОЇ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

В умовах обраного нашою країною курсу на побудову європейських демократичних інститутів одним з основних пріоритетів національної політики виступає інтеграція України у світову транспортну систему. Ефективна реалізація зазначеного пріоритету не в останню чергу залежить від того, наскільки вітчизняна транспортна політика України відповідає світовим вимогам.

Необхідно констатувати, що сучасний рівень безпеки руху, показники якості покриття доріг, перевезень пасажирів та вантажів, техногенного навантаження на довкілля, на жаль на сьогодні, не відповідають більшості міжнародних вимог. З огляду на це, не можна не погодитися з думкою

О. Катерної про те, що в цих умовах «... актуальним постає питання не просто управління транспортом, а управління транспортними системами з використанням інтелектуальних технологій (Intelligent transportation systems, ITS), у яких засоби зв'язку, управління та контролю спочатку вбудовані в транспортні засоби та об'єкти транспортної інфраструктури, а можливості прийняття рішень доступні всім користувачам транспорту» [1, с. 245]. У зв'язку з цим, виникає необхідність у запровадженні сучасної інтелектуальної транспортної системи, що передбачає, зокрема, побудову інтегрованої системи управління рухомими транспортними об'єктами та інфраструктурою з використанням новітніх технологій.

Одним з основних та надважливих компонентів сучасної інтелектуальної транспортної системи є, перш за все, автоматично-ваговий контроль автотранспорту, запровадження якого, у свою чергу, є частиною угоди про Асоціацію України з Європейським Союзом.

Варто констатувати, що переважну більшість автомобільних доріг в Україні збудовано в 60–70-х рр. ХХ століття. Внаслідок безконтрольного руху транспортних засобів, вагові параметри яких перевищують дозволені норми, автомобільні дороги зазнають значних передчасних руйнувань, що призводить, безпосередньо до послаблення обороноздатності держави. На сьогодні близько 97% автомобільних доріг втратили несучу здатність, дорожнє покриття має суттєві деформації та руйнування, штучні споруди перебувають в аварійному стані [2].

Конструкції автошляхів не в змозі витримувати навантаження, що виникають під час руху вантажних транспортних засобів, які, у свою чергу, складають менше 10% від усього транспорту, але завдають понад 90% шкоди покриттю доріг, призводячи до колійності, вибоїн та тріщин. Слід зазначити, що офіційно дозволена максимальна вага типового вантажного автомобіля в Україні складає 40 тон на міжнародних автодорогах та 24 тони на інших (національних, регіональних і місцевих) дорогах, однак, незважаючи на це, зазначені вимоги досить часто порушуються. Так, у 2014 році на автомобільній дорозі М-06 Київ-Чоп в Київській області приватною компанією було встановлено перший експериментальний (пілотний) пункт зважування транспортних засобів, який показав, що із загального потоку 29,52% (130 тисяч автомобілів) всього вантажного транспорту рухається з перевищенням офіційно встановлених вагових параметрів (приблизно 357 перевантажених транспортних засобів на день). Непоодинокими також були встановлені випадки, коли автомобілі важили 60, 80 і навіть 100 тон [2; 3].

До прикладу, у 2017 році було виявлено понад 5,5 тис. вантажівок, маса яких перевищувала встановлені норми. Результати аналізу цих порушень показали, що найчастіше перевищення вагових обмежень фіксується при перевезенні будівельних матеріалів, зерна та металургійної продукції [4]. Встановлено, що при такому високому рівні перевантаження експлуатаційний строк дорожнього полотна скорочується на більш ніж на 50%. Тобто при належному рівні вагового контролю економія на реконструкції доріг теж складе

більше 50% [2]. У цьому контексті хотілося б підкреслити, що окрім передчасного руйнування доріг перевантаження автотранспорту є серйозним фактором ризику у безпеці руху, значно збільшуючи дистанцію зупинку та погіршуючи наслідки зіткнень.

З метою вирішення зазначеної проблеми, в Україні запроваджено ваговий контроль автотранспорту, який на сьогодні здійснюється Державною службою України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) в межах чинного законодавства у вибіркового (ручного) режимі. Не дивлячись на те, що Укртрансбезпека постійно розбудовує свою матеріально-технічну базу (наприклад, минулого року були придбані 78 нових габаритно-вагових комплексів) [4], варто констатувати, що діюча система не спроможна забезпечити здійснення заходів габаритно-вагового контролю автотранспорту на належному рівні. Такий висновок виходить з того, що чинний ваговий контроль автотранспорту: по-перше, охоплює не більше 1% від вантажного потоку; по-друге, несе корупційні ризики через те, що людський фактор під час такого контролю має ключову роль; по-третє, через обмеженість людських та технічних ресурсів не може здійснюватись цілодобово та охоплювати одночасно всі дороги області тощо.

На нашу думку, системне вирішення досліджуваної проблеми можливе шляхом запровадження автоматичного габаритно-вагового контролю автотранспорту, який дозволить здійснювати контроль: його загальної ваги транспортного засобу, довжину, ширину та висоту, рівень навантаження на кожну вісь, швидкість руху, проходження технічного контролю, оплату за користування платними дорогами та перебування у відповідних базах даних. Як зазначає В. Омелян «...всі заміри й обмін даними робляться автоматично, коли автомобіль перебуває на крейсерській швидкості. Якщо виявлені перевищення не критичні – власнику транспортного засобу надсилається "лист щастя" з великим штрафом. Якщо ж порушення є значним, потрапляє в умовну "червону зону", то інформація про порушника негайно надходить на найближчий пост Укртрансбезпеки або Патрульної поліції. І тоді вже спецслужби зупиняють вантажівку для розвантаження, і також виписують штраф...» [4]. З огляду на це, не зайвим буде зазначити, що в країнах ЄС стандартом є накладання штрафів в автоматичному режимі за невисокі рівні перевищення вагових параметрів. Коли рівень перевищення є критичним, електронна система передає сигнал контролюючим службам, які оперативно зупиняють автотранспорт для примусового розвантаження [3].

До переваг автоматичного габаритно-вагового контролю автотранспорту слід віднести: відсутність потреби в зупинці всіх транспортних засобів чи зменшення швидкості його руху, мінімізація людського фактору та зменшення корупційних ризиків, охоплення усіх 100% вантажних автомобілів, що проходять через ділянку дороги, можливість збору великої кількості даних про транспортний потік, які можуть використовуватись для аналізу та прийняття відповідних рішень. На наш погляд, запровадження зазначеного автоматичного контролю має: 1) позитивно вплинути на політику перевізників (зменшити

кількість випадків перевантаження і збільшити рівень поваги до вимог законодавства); 2) зменшити масштаби та рівень перевантаження автотранспорту; 3) збільшити термін експлуатації відремонтованих доріг; 4) заощадити кошти Державного дорожнього фонду через збільшення міжремонтних періодів; 5) збільшити кількість виявлених порушень та надходжень до Державного дорожнього фонду; 6) мінімізувати корупційні ризики через максимальне виключення людського фактору під час здійснення контролю; 7) підвищити рівень забезпечення безпеки дорожнього руху; 8) створити умови для чесної конкуренції на ринку вантажних перевезень тощо.

Враховуючи вищевикладене, можна зробити висновок, що автоматичний габаритно-ваговий контроль автотранспорту не тільки є необхідним кроком до запровадження в Україні сучасної інтелектуальної транспортної системи, але й виступає ключовим елементом у забезпеченні безпеки дорожнього руху та збереженні автомобільних доріг від передчасних руйнувань. Ефективне запровадження світової практики щодо автоматичного габаритно-вагового контролю автотранспорту, безперечно, не можливе без внесення відповідних змін до чинного законодавства. На нашу думку, законодавчі зміни повинні передбачити такі принципові положення: 1) дозволити уповноваженим державним органам автоматичну фіксацію порушень габаритно-вагових вимог вантажними перевізниками; 2) уповноважити Кабінет Міністрів України розробити порядок здійснення контролю в автоматичному режимі та накладення штрафів на порушників; 3) спрямовувати накладені адміністративно-господарські штрафи за порушення цих норм до Державного дорожнього фонду; 4) передбачити адміністративну відповідальність за невиконання водіями транспортних засобів, що здійснюють автомобільні перевезення пасажирів та/або вантажів, вимог уповноважених посадових осіб Укртрансбезпеки, про зупинку транспортного засобу тощо.

Список використаних джерел:

1. Катерна О. Сутність і особливості використання технологій інтелектуальних транспортних систем. Економічний аналіз. Вип. 11. Ч. 3. 2012. С. 245–249.

2. Пояснювальна записка до проекту Закону України про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю від 17.11.2017 № 7318. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=62931 (дата звернення: 10.05.2018).

3. Законопроекти 7318, 7319 щодо автоматичного габаритно-вагового контролю (WiM) відповідно до Угоди про асоціацію Україна – ЄС. Інформаційна довідка команди підтримки реформ Міністерства інфраструктури України.

4. Як автоматичний ваговий контроль врятує дороги. Блог Міністра інфраструктури Володимира Омеляна про необхідність запровадження системи автоматичного вагового контролю від 24.01.2018. URL: <https://mtu.gov.ua/news/29492.html> (дата звернення: 10.05.2018).

Комісаров Сергій Анатолійович

*начальник ГУНП в Запорізькій області, кандидат юридичних наук, доцент,
генерал поліції третього рангу*

Куян Катерина Павлівна

*інспектор сектору моніторингу Лисичанського відділу поліції ГУНП в
Луганській області, старший лейтенант поліції*

ОСКАРЖЕННЯ ДІЙ ОРГАНІВ І ПОСАДОВИХ ОСІБ ЩОДО ПРИТЯГНЕННЯ ДО ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Стаття 55 Конституції України гарантує право кожної особи на оскарження в суді рішень, дій чи бездіяльності державної влади, органів місцевого самоврядування, посадових і службових осіб. В тому числі, може бути оскаржена дія представника Національної поліції України щодо притягнення особи до адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху.

Зміцнення довіри до поліції має будуватися, перш за все, на принципах доступності та прозорості. Так, особа, яка притягується до адміністративної відповідальності через вчинення нею дії, яка визнається КупАП як адміністративне правопорушення у сфері дорожнього руху, має право на вільний доступ до матеріалів справи, на подачу доказів у справі, на отримання обґрунтованої відповіді від суб'єкта публічного адміністрування.

Право на оскарження дій органів і посадових осіб у справі про проступок у сфері дорожнього руху – одна з найважливіших гарантій захисту прав відповідальної особи. Водночас з цим, необхідно зауважити, що правовідносини в сфері дорожнього руху мають специфічний характер. Адже, забезпечення приватних інтересів особи, яка притягується за адміністративне правопорушення, не має досягатись за рахунок потерпілої особи. Інколи, приватні та публічні інтереси в галузі дорожнього руху можуть збігатися.

Застосування адміністративного стягнення до правопорушника полягає у втраті ним конкретних соціальних благ – свободи, права керування транспортом, тощо. Успіх протидії адміністративним правопорушенням, їх превенція, рівень публічної правосвідомості залежить від послідовності реалізації постанови про адміністративне стягнення. В протилежному випадку, результативність постанови про адміністративне стягнення не матиме ефективності. Крім цього, може мати місце зниження довіри населення до поліції.

В будь-якому випадку, під час виникнення конфлікту інтересів суб'єктів правовідносин в галузі дорожнього руху, не виключається оскарження ними, або кимось з них, дій (або бездіяльності) посадових осіб.

Оскарження постанов по справах про адміністративні правопорушення залежить від волі суб'єктів провадження і не обмежується законодавцем – КУпАП і Закон України «Про звернення громадян» не містять норм щодо вимог до цих скарг.

Проте, на відміну від позасудового оскарження, у аспекті судового оскарження є ряд особливостей, які можуть бути незручними для особи, яка не є фахівцем в області права.

Відповідно до ст.258 КУпАП, представник Національної поліції має право виносити постанову про адміністративні правопорушення, розгляд яких внесено до компетенції НПУ, без складання адміністративного протоколу. При цьому порушуються вимоги ст. 268 КУпАП, в якій передбачається, що особа, яка притягається до адміністративної відповідальності має право ознайомитись з матеріалами справи, користуватись юридичною допомогою, оскаржити постанову, тощо.

Крім цього, однією з важливих вимог у справах публічного адміністрування, зокрема в сфері дорожньої безпеки, необхідно чітко визначення класифікації учасників провадження. Наприклад, на теперішній час юридична особа може бути суб'єктом адміністративної відповідальності на законодавчому рівні, але механізм притягнення її до відповідальності й досі має спірні моменти. Адже, сучасна система штрафних балів, яка першочергово застосовується до порушника дорожньої безпеки (у разі, якщо правопорушення було зафіксоване в автоматичному режимі та за умови наявності цього стягнення в санкції статті) не може бути застосована до юридичної особи.

Отже, закріплення на законодавчому рівні інституту оскарження дій (чи бездіяльності) посадових осіб має багато недоліків та підлягає допрацюванню.

Усунення цих недоліків шляхом внесення до КУпАП змін суперечить таким нормам Конституції України, як індивідуальний характер юридичної відповідальності та недопущення притягнення до адміністративної відповідальності на підставах особистих припущень посадової особи. Крім цього, найважливішою основою права на захист є презумпція невинуватості, з якої випливає, що будь-який сумнів тлумачиться на користь особи, яка притягується до адміністративної відповідальності.

Таким чином, на наш погляд, проблеми закріплення на законодавчому рівні інституту оскарження дій органів і посадових осіб щодо притягнення до відповідальності за вчинення правопорушень публічного порядку, зокрема, у сфері дорожнього руху, можна вирішити шляхом внесення змін до Кодексу адміністративного судочинства України. При цьому, визначена проблема має комплексний характер та потребує розвитку адміністративного права і процесу, але цей процес має виключати ліквідацію окремої правової норми.

Список використаних джерел:

1. Конституція України // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Кодекс адміністративного судочинства України // Відомості Верховної Ради України. – 2018. – № 35-36, 37. – Ст. 446 (із змінами).
3. Петков С.В. Адміністративна деліктологія – наріжний камінь адміністративно-правової реформи в країнах Східної Європи / С.В. Петков // Публічне право. – 2011. – № 3. – С. 42 – 58.

Конохов Андрій Ігорович

курсант факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Гурський Віктор Євгенович

завідувач кафедри спеціальних дисциплін та спеціальної підготовки факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат психологічних наук (науковий керівник)

МЕДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Перший автомобіль з'явився в 1896 році. На той момент це було велике досягнення і, хоча, швидкості були ще зовсім невеликі, автомобілі вже представляли ризик, як для самих водіїв, так і для пішоходів.

Перше в світі ДТП зафіксовано 30 травня 1896 року в Нью-Йорку під час проведення одних з перших в історії автогонок. Генрі Уеллс, який перебував за кермом автомобіля, збив велосипедистку Евелін Томас. На щастя, Евелін відбулася переломом ноги, а винуватця події заарештували і тримали під вартою кілька діб [1]. Це був яскравий приклад першої в історії травми отриманою внаслідок порушення правил дорожнього руху

Проблема полягає в тому, що медичний огляд робиться тільки при здачі на водійське посвідчення, не зауважується, що у подальшому, з роками, стан здоров'я може погіршитися. Не зауважуються найважливіші проблеми зі здоров'ям для водія: вади зору, координації рухів та психічна рівновага, наркозалежність.

Зокрема, кількість ДТП в перші 8 місяців 2017 року перевищує аналогічний показник 2016 року у 8,5 тисячі (або майже 9%). Також зросла і кількість дорожньо-транспортних пригод з потерпілими – всього з 1 січня по 31 серпня зафіксовано 16898 таких випадків. Як результат – тисяча дев'яносто шість чоловік загинуло (рік тому – 1949), і майже 22 тисячі були травмовані. Кожне четверте ДТП в 2017 році зафіксовано в Києві – майже 27 тисяч випадків. Далі, з великим відривом – Одеська область (9138 ДТП), Харківщина (7716), Дніпропетровщина (7314) і Львівщина (7263), а також Київська область – 7114 ДТП. Найменше аварій зафіксовано в Луганській (495 випадків, правда, дані по Донбасу, звичайно, неповні), Кіровоградській (1109) і Сумській (одна тисяча сто сімдесят чотири) областях. А ось найбільше жертв не в столиці (адже швидкість в цілому по місту нижче, ніж на трасах), а на Львівщині (177 загиблих), в Київській області (174) і в Одеській області (158 випадків).

Варто також відзначити, що ключовою причиною ДТП з постраждалими залишається перевищення водіями безпечної швидкості – через це в Україні в перші 8 місяців цього року зафіксовано 3064 випадків аварій, після яких люди потрапляли до лікарні, а то і гинули. На другому місці в цьому списку – порушення правил маневрування (2033 випадки). У трійці також порушення правил переїзду перехресть – через це сталося 1130 ДТП з постраждалими.

Серед інших частих причин – недотримання водіями дистанції, керування автомобілем в нетверезому стані, порушення правил переїзду пішохідних переходів, виїзд на зустрічну смугу руху, а також перехід пішоходами дороги в невстановленому місці [2] .

Слід зауважити, що сьогодні в Україні діє стандарт комплектації аптечок від 2013 року. Акцент зроблено на засобах для зупинки кровотечі та проти інших наслідків ДТП.

Відповідно до п. 31.4.7. Правил дорожнього руху, за відсутності аптечки експлуатувати транспортний засіб не можна. Представники МВС намагаються штрафувати порушення цієї норми за статтею 121 КУпАП, у якій йдеться про управління несправним транспортним засобом (посилаючись на п. 31.4.7 ПДР). Штраф за цією статтею – 340 грн.

В сучасному законодавстві України прописано що водій має наступний склад аптечки: жгут для зупинки кровотечі – 1 шт., бинт еластичний (5м x 10см) – 1 шт., бинт марлевий стерильний (5м x 10см) – 2 шт., бинт марлевий стерильний (7м x 14см) – 1 шт., бинт марлевий нестерильний (5м x 5см) – 1 шт., бинт марлевий нестерильний (7м x 14см) – 1 шт., серветки з хлоргексидином (або замінники) (6см x 10см) – 2 шт. або смужки на гелевій основі з антимікробною дією полігексаметилен гуанідин гідрохлорида (або замінники) (10см x 50см) – 2 шт., серветки кровозупиняючі з фурагіном (або його замінники) (6см x 10см) – 2 шт., серветки стерильні (6см x 10см) – 6 шт., пакет перев'язувальний стерильний – 1 шт., ножиці парамедичні – 1 шт., косинка медична перев'язувальна з будь-якої тканини (50см x 50см) – 1 шт., гелева пов'язка для опіків. Великого сенсу возити в аптечці ліки немає: для їхнього правильного застосування треба бути медиком, до того ж пігулки у салоні швидко псуються у спеку та на морозі [3] .

Тобто, встановлений на законодавчому перелік необхідних медичних засобів є цілком достатнім мінімальним рівнем, але за умови його наявності в автомобілі.

Підсумовуючи зазначимо, зважаючи на небезпечність транспорту та стрімкий піст дорожньо-транспортних подій, є потреба законодавчо закріпити проходження медичного огляду для водіїв щороку.

Не всі водії возять повний склад аптеки, навіть, хоча б частково, та не вміють їй користуватися - це звичайний людський фактор. Завдання держави - це навчання водіїв користуватися аптечкою. Також є потреба у посиленні відповідальності щодо порушників цих правил, норму щодо відповідальності за відсутність аптечки в автомобілі треба визнати дуже важливою, із введенням відповідних змін до Кодексу про адміністративні правопорушення.

Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП в Україні [Електронний ресурс] // 2017 – Режим доступу до ресурсу:

https://24tv.ua/ru/statistika_dtp_v_ukraine_huzhe_chem_god_nazad_shokirujushhie_dannye_n879342

2. Первое в истории ДТП [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://www.damages.ru/articles/kak-proizoshlo-pervoe-dtp-v-mire>.

3. Аптечка 2018: що має бути в ній насправді [Електронний ресурс] // 2018 – Режим доступу до ресурсу: https://auto.24tv.ua/avtomobilna_aptechka_perelik_medykamentiv_2018_shcho_mai_ut_buty_n2676

Куліковська Ольга Євгенівна

професор кафедри геодезії ДВНЗ «Криворізький національний університет», доктор технічних наук, професор

Атаманенко Юлія Юріївна

науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України

СТРУКТУРНО-ФУНКЦІОНАЛЬНА МОДЕЛЬ ВЕБ-ПОРТАЛУ «ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНИЙ ЦЕНТР МОНІТОРИНГУ ДТП»

На сьогоднішній день очевидно, що діяльність патрульної поліції буде більш успішною, якщо вона матиме свій ресурс в Інтернеті. Цей ресурс може бути веб-порталом, який характеризується динамічністю та інтерактивністю.

Основними завданнями веб-порталу є: збір, реєстрація, опрацювання місця скоєння ДТП, формування полів Європротоколу, видача відповідної документації.

Створення геоінформаційної системи «Інформаційно-аналітичний центр моніторингу ДТП» («ІАЦ моніторингу ДТП») базується на принципах:

- узагальнення правових, нормативно-методичних, технологічних і організаційних основ;
- усебічної взаємодії з наявними інформаційними базами та системами;
- максимальної інтеграції з органами управління та організації дорожньо-транспортного руху;
- безперервного відновлення даних про дорожньо-транспортні пригоди (ДТП) для проведення аналізу дорожньо-транспортних пригод та ухвалення управлінських рішень щодо забезпечення безпеки дорожнього руху на найбільш небезпечних ділянках;
- використання новітніх інструментальних геоінформаційних систем у галузях геоінформатики, банків даних та веб-програмування;
- достовірності реєстрації, картографування та збереження даних для забезпечення оперативності обслуговування користувачів.

Архітектура веб-порталу «ІАЦ моніторингу ДТП» включає такі складові програмного та інформаційного забезпечення (рис. 1) [1]:

- збір інформації про дорожньо-транспортну пригоду із використанням безпілотних літальних апаратів (БПЛА);
- опрацювання матеріалів аварії;

- систему управління базами даних веб-порталу;
- збереження матеріалів на веб-порталі «ІАЦ моніторингу ДТП»;
- доведення протоколу місця ДТП до учасників пригоди.



Рис. 1. Структурна модель геоінформаційного забезпечення веб-порталу

Структуру розробленого веб-порталу «ІАЦ моніторингу ДТП» подано на рис. 2.



Рис. 2. Структура веб-порталу «ІАЦ моніторингу ДТП»

Веб-портал «ІАЦ моніторингу ДТП» надає користувачам можливість ознайомитись із діяльністю центру, переглядати результати його роботи та користуватись додатковими сервісами інформаційного характеру (рис. 3).

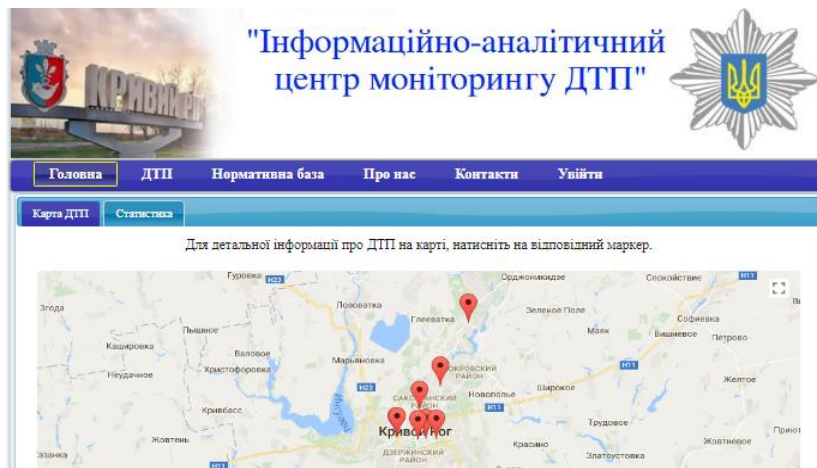


Рис. 3. Зовнішній вигляд робочого вікна головної сторінки веб-порталу

Головне меню дозволяє переміщуватися по розділах порталу та виконує функцію навігатора [2, 3]. Воно включає в себе покликання на такі розділи:

- ГОЛОВНА – покликання на головну сторінку порталу, де розміщено статистичні показники ДТП у м. Кривому Розі, які автоматично оновлюються;
- ДТП – покликання на сторінку, що містить базу геопросторових даних про зареєстровані ДТП, дозволяє патрульному поліцейському зареєструвати або переглянути ДТП, а користувачам сайту лише ознайомитися із наявними зареєстрованими ДТП у місті;
- НОРМАТИВНА БАЗА – покликання на розділ, який містить закони, нормативні акти, укази, інструкції, положення, що регламентують роботу Управління безпеки дорожнього руху та є підставами для діяльності інформаційно-аналітичного центру в даному напрямку;
- ПРО НАС – розділ, що містить матеріали експериментальної діяльності кураторів проекту, інформацію про розробників;
- КОНТАКТИ – покликання на сторінку, з якої є можливість відправити повідомлення адміністраторам порталу;
- УВІЙТИ – покликання на адміністративний розділ порталу, що призначений для патрульних поліцейських та адміністраторів центру.

Для реалізації веб-порталу «ІАЦ моніторингу ДТП» використано такі інструментальні засоби [4 – 8]:

- модель веб-порталу, яке розроблена на основі програмної платформи PHP Framework, а саме версії – Yii Framework 1.1.16;
- механізм зображення точок на аерознімках із БПЛА та вираховування віддалей між ними, що реалізовано на Javascript та JQuery;
- HTML застосовувався для розмітки документа (сторінки);
- на CSS здійснювалося оформлення цих елементів: колір, фон, розміри, відступи, рамки, тіні, прозорість тощо;
- Javascript використано для оформлення коментарів та паролів;
- PHP використовувався для написання додатків порталу (плагіни, теми оформлення);
- запис у базі геопросторових даних реалізовано на основі СУБД MySQL.

Для роботи з веб-порталом необхідний веб-браузер однієї з версій [9, 10]:

- Google Chrome 24 і вище;
- Internet Explorer 9 і вище;
- Opera 12 і вище;
- Mozilla FireFox 17 і вище.

Застосування даного інноваційного рішення дозволяє розв'язати низку питань, що стосуються процесу реєстрації та картографування ДТП, а саме:

- вирішиться питання щодо заторів на дорогах;
- автоматизується процес оформлення ДТП;
- підвищиться точність та достовірність складених схем місця ДТП;
- знизиться кількість протиріч щодо обставин ДТП;
- отримані матеріали можна буде використовувати під час розгляду справ про адміністративне правопорушення, передбачене за ст. 124 КУпАП у суді, в інших цілях (здійснення виплат грошових коштів страховими компаніями тощо).

Список використаних джерел:

1. Лященко А. А. Сервіс-орієнтована архітектура кадастрових геоінформаційних систем та кадастрових геопорталів / А. А. Лященко, Ж. В. Форосенко, А. Г. Черін // Вісник геодезії та картографії. – 2011. – № 1. – С. 35–43.
2. Кошкарев А. В. Геопортал как инструмент управления пространственными данными и геосервисами / А. В. Кошкарев // Журнал инфраструктура пространственных данных. – 2008. – № 2. – С. 95–104.
3. Черін А. Г. Стандартизація геоінформаційних сервісів / А. Г. Черін // Вісник геодезії та картографії. – 2009 – № 4 (61). – С. 34–39.
4. Структура сайтов (топология сайтов) [Электронный ресурс]: / NiceSites – Режим доступа: [www/ URL: http://www.nicesites.ru/na-zametku/struktura-saitov](http://www.nicesites.ru/na-zametku/struktura-saitov) 20.11.2017р. – Загл. с экрана.
5. Yii [Электронный ресурс]: / YII FRAMEWORK – Режим доступа: <https://yii-framework.com.ua>.
6. Никсон Р. «Создаем динамические веб-сайты с помощью PHP, MySQL, JavaScript и CSS» / Никсон Р. – Санкт-Петербург, 2013. – 356 с.
7. Петцольд Ч. «Программирование для Microsoft Windows 8. Разработка приложений для Windows 8 на HTML5 и JavaScript (комплект из 2 книг)»/ Петцольд Ч., Эспозито Д. – Санкт-Петербург, 2014. – 492 с.
8. Бенкен Е. «PHP, MySQL, XML. Программирование для Интернета» / Бенкен Е. – БХВ-Петербург, 2013. – 352 с.
9. Лященко А. А. ГИС+ Internet: досягнення, перспективи і проблеми / А. А. Лященко // Сучасні досягнення геодезичної науки та виробництва. – 2003. – С. 195–200.
10. Карпінський Ю. О. Від інфраструктури картографічного виробництва до інфраструктури геопросторових даних / Ю. О. Карпінський, А. А. Лященко // Розвиток тематичної складової інфраструктури геопросторових даних в Україні. – 2011. – С. 39–61.

Купріян Юлія Вікторівна

курсант факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Буга Ганна Сергіївна

доцент кафедри юридичних дисциплін факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

ДІЯЛЬНІСТЬ ПОЛІЦЕЙСЬКИХ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

В умовах прискорення темпів автомобілізації, високої інтенсивності дорожнього руху набуває гостроти проблема посилення безпеки дорожнього руху, вирішення якої запобігатиме травмуванню та загибелі громадян, аварійності транспортних засобів і знищенню дорожнього обладнання. Незважаючи на численні заходи, що вживаються підрозділами Н України, а також організаціями місцевих органів влади кожного міста країни щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, ситуація з аварійністю на автошляхах залишається складною. Статистичні дані Державтоінспекції свідчать, що в Україні кожні 24 хвилини реєструється дорожньо-транспортна пригода, в автомобільних аваріях гине 15 і отримують каліцтва майже 140 чоловік. Якщо порівнювати Україну з іншими державами, то, наприклад, у США на 100 ДТП гине 2,4 особи, у Європі 6–8, а в Україні – від 18 до 24 чоловік. Залишаються великими й показники дитячої смертності: так, за рік в Україні гине від 300 до 500 дітей [1].

Головними причинами високого рівня аварійності на автошляхах низьку дисципліну й правову культуру учасників дорожнього руху (особливо власників приватного транспорту), нехтування елементарними вимогами безпеки, негативних факторів додає незадовільний технічний стан транспортних засобів, жахливий стан автомобільних доріг (відсутність розмітки на дорогах, стан асфальтового покриття), безкарність осіб, які скоїли правопорушення, пов'язані з транспортом, керування автотранспортом не тверезому стані тощо .

Тому діяльність поліцейського дуже важлива для врегулювання суспільного порядку у дорожньо-транспортній пригоді та забезпечення всіма заходами впливу аж до примусу. Але аналіз чинної системи правового регулювання діяльності органів поліції щодо застосування заходів адміністративного запобігання і припинення правопорушень наочно демонструє, що ця система є недосконалою, містить значну кількість нормативно-правових актів, які не завжди узгоджені між собою.

Як зазначається у Законі України «Про дорожній рух», правилах, положеннях та інструкціях, настановах і правилах дорожнього руху, безпека дорожнього руху – це врегульований правовими нормами процес руху, експлуатації транспортних засобів, що виключає можливість заподіяння фізичної або майнової шкоди [2].

Тому Потреба вдосконалення правовідносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху пов'язується з небувалим в Україні зростанням дорожньо-транспортного травматизму, який значно випереджає показники більшості держав світу. Недотримання правил поведінки на дорогах є серйозною загрозою для здоров'я населення, що зумовило включення до законів норм про підвищену відповідальність за порушення транспортної дисципліни учасниками дорожнього руху. Щоб покращити ситуацію, яка виникла на дорогах країни, Президентом України до Верховної Ради України було внесено відповідний Законопроект «Про внесення змін в деякі законодавчі акти України стосовно удосконалення регулювання відносин в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» [3], який було прийнято 24 вересня 2008 р. Цим Законом були закріплені зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), Кримінального кодексу України, законів України «Про дорожній рух», «Про автомобільний транспорт», «Про автомобільні дороги», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності володарів наземних транспортних засобів» тощо. Зупинімося більш детально на аналізі змін законодавства в рамках притягнення правопорушників до адміністративної відповідальності. У КУпАП законодавці закріпили нові склади правопорушень: порушення правил перевезення пасажирів при наданні послуг з перевезення пасажирів (ст. 121-2), залишення місця дорожньо-транспортної пригоди (ст. 122-4), порушення порядку встановлення та використання спеціальних світлових або звукових сигнальних засобів (ст. 122-5) тощо [4]. Уведено новий вид адміністративного стягнення – громадські роботи (ст. 24, ст. 30-1 КУпАП) – виконання особою, яка скоїла правопорушення, у вільний від роботи чи навчання час безоплатних суспільно корисних робіт, вид яких визначають органи місцевого самоврядування. Важливо, що законодавчо закріплена норма, згідно з якою в разі ухилення правопорушника від виконання громадських робіт суддя може замінити дане стягнення адміністративним арештом із розрахунку 1 день арешту за 5 годин громадських робіт, але не більш 15 діб. Також законом уведено додаткові заходи забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення:

- тимчасове затримання транспортного засобу;
- відсторонення водія від управління транспортним засобом та проведення огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, а також щодо перебування під дією препаратів, які знижують швидкість реакції та увагу. Важливим є закріплення в Законі можливості вилучення посвідчення водія, талону про проходження технічного огляду (ч. 2 ст. 260 КУпАП). Вжиття вказаних заходів беззаперечно позитивно впливає на проведення провадження в справах про адміністративні правопорушення [4].

Якщо звернутися до правоохоронної діяльності в сучасних умовах, то можна констатувати, що органи державної влади найчастіше використовують:

- правове пропагування, пояснення сутності законів, правової політики держави;
- постійне інформування населення про стан справ у галузі охорони громадського порядку;
- стимулювання ініціативи громадськості у справі надання правоохоронним органам допомоги в боротьбі за забезпечення правопорядку;
- забезпечення поширення позитивного досвіду в боротьбі з порушеннями правопорядку;
- проведення профілактичних заходів щодо недопущення антигромадських проявів;
- заохочення громадян, які активно виявили себе в боротьбі з правопорушеннями [5].

Слід зауважити, що за останні роки органами державної влади зроблено чіткі і продумані кроки щодо забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом реформування законодавства. Таким чином, закон покликаний підвищити ефективність впливу на дисципліну учасників дорожнього руху, проте як це втілюватиметься на практиці, покаже час.

Отже, можна зазначити, що поліцейський вносить вагомий вклад у правове врегулювання для забезпечення суспільного порядку. Поліцейським, для поліпшення професійних навичок та запобігання ДТП потрібна активна комунікація, взаємодія між поліцейським та громадянами для взаємодії щодо усунення правопорушень. Також слід зазначити, що окремо вжиті заходи не вирішать проблеми ефективності забезпечення безпеки дорожнього руху. Тільки розроблення та якнайшвидше впровадження в життя комплексної програми забезпечення безпеки дорожнього руху можуть дати позитивний результат. До неї потрібно включити напрацювання щодо поліпшення конструкції транспортних засобів, пропозиції оптимальної організації руху на дорогах, плани будівництва й ремонту автошляхів, дослідження фінансових і практичних можливостей уведення на всій території країни сучасних якісних і точних автоматизованих систем регулювання дорожнього руху та нагляду за ним. Також Введення до нормативних актів у сфері безпеки дорожнього руху пропонованих змін і доповнень дасть змогу, на думку авторів, знизити дорожню аварійність та дозволить значно об'єктивніше визначати вину учасників дорожнього руху в разі скоєння ДТП.

Список використаних джерел:

1. Танькут В. За рік в Україні внаслідок ДТП гине від 300 до 500 дітей [Електронний ресурс] / Володимир Танькут // Матеріали круглого столу «Дитячий дорожній травматизм» (м. Харків, 2010). – Режим доступу: http://tur.stop-street.org.ua/?lang=ua&page=children_on_roads
2. Про дорожній рух : закон України від 30 черв. 1996 р. № 3353-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338. – Зі змін. і доп.
3. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього

руху : закон України від 24 верес. 2008 р. № 586-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2009. – № 10–11. – Ст. 137.

4. Кодекс України про адміністративні правопорушення // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

5. Н. В. Гайда «Діяльність ДАІ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» [Електронний ресурс] // Матеріали право і безпеки № 4. – с. 161 – 2010. – Режим доступу: [file:///C:/Users/Admin/Downloads/Pib_2010_4_36%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Admin/Downloads/Pib_2010_4_36%20(1).pdf)

Кучеренко Микола Ігорович

курсант факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Буга Ганна Сергіївна

доцент кафедри юридичних дисциплін факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

НЕОБХІДНІСТЬ ВВЕДЕННЯ АВТОМАТИЧНОЇ СИСТЕМИ ФІКСАЦІЇ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Сучасний етап євроінтеграційного розвитку України характеризується бурхливою трансформацією правовідносин у більшості сфер взаємодії суспільства і держави. Успішні реформи потребують відповідного законодавчого забезпечення. Однак не всі із запропонованих законодавчих новацій здатні забезпечити досягнення позитивного соціального ефекту, адекватного рівню розвитку інформаційного суспільства початку ХХІ ст. Основна причина цього криється у невідповідності останніх сучасним потребам правозастосовної практики із забезпечення прав і свобод людини і громадянина та неврахуванні потенціалу впровадження у повсякденну правоохоронну діяльність актуальних і перспективних інформаційних технологій з метою підвищення її ефективності [1].

Активізація використання технічних засобів фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі підтримується широким загалом громадян і Загальнонаціональним Форумом з безпеки дорожнього руху [2].

Адже втілення у життя ідеї автоматичної фото- та відеофіксації порушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху дозволить ефективно вирішити проблему суб'єктивних чинників при притягненні до адміністративної відповідальності за порушення правил, норм і стандартів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, ґрунтується на позитивному досвіді впровадження подібних систем в багатьох країнах світу, зокрема, в Німеччині, Швеції, Великій Британії, Італії, Швейцарії, Австрії, Нідерландах, Франції, і спрямоване на покращення рівня безпеки дорожнього руху та зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму зі смертельними та іншими тяжкими наслідками, останній з яких завдяки автоматизації процесу фіксації порушень може бути скорочено вдвічі. Досягнення в Україні такого результату є надзвичайно

важливим, адже, за рівнем смертності від ДТП наша держава посідає п'яте місце в Європі [3].

Цілковито підтримуючи інновації щодо впровадження захищених засобів відеофіксації на потенційно критичних об'єктах і автоматичної фіксації порушень у сфері безпеки дорожнього руху з метою запобігання описаним негативним наслідкам, висловимо думку про те, що їх утілення в життя повинно здійснюватися за умови невідкладного приведення національної дорожньої інфраструктури у відповідність до вимог чинних європейських норм і стандартів та на основі обов'язкового врахування не лише досягнутого рівня, а й перспектив розвитку науково-технічного прогресу в Україні та світі [1].

На нашу думку, закономірне фіаско всіх минулих і потенційно можливих спроб упровадження в Україні автоматичної фіксації порушень у сфері безпеки дорожнього руху криється в розробленні проектів відповідних законів на застарілій нормативно-правовій, технічній і технологічній основі, яка:

1) не виправдано обмежує перелік учасників дорожнього руху, правопорушення яких є досяжними для автоматичної фіксації, виключно водіями офіційно зареєстрованих транспортних засобів, а коло адміністративних правопорушень, що об'єктивно можуть бути зафіксовані в автоматичному режимі, звужує виключно до: перевищення обмежень швидкості руху транспортних засобів, проїзду на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху, порушення правил зупинки і стоянки, а також встановленої для транспортних засобів заборони рухатися смугою для маршрутних транспортних засобів, тротуарами чи пішохідними доріжками, виїзду на смугу зустрічного руху;

2) передбачає опосередковане ототожненням автомобіля за зафіксованим на фото-відеозображенні державним реєстраційним номером встановлення за реєстраційними даними виключно власників транспортних засобів, які часто навіть не керували цими засобами під час вчинення правопорушення (фактично не були чи не могли бути їх водіями, наприклад, через перебування в іншому місці чи наявність істотних фізичних вад), а у випадку з власниками - юридичними особами взагалі не могли бути водіями. Одночасно з цим, наявна нормативно-правова, технічна і технологічна база взагалі не передбачає можливості здійснення в автоматичному режимі ідентифікації саме учасників дорожнього руху - правопорушників (осіб, які беруть безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішоходи, водії, пасажирки або погоничі тварин, і вчинили адміністративне правопорушення - протиправну, винну (умисну або необережну) дію чи бездіяльність, яка посягає на громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління і за яку законом передбачено адміністративну відповідальність). З урахуванням останніх здобутків науково-технічного прогресу, а також положення ч. 2 ст. 61 Конституції України, згідно з яким юридична відповідальність особи має індивідуальний характер, «консервування» на законодавчому рівні неприйнятної у XXI ст. технологічної відсталості й подальше «призначення» певної особи правопорушником виключно через встановлення факту наявності

у неї транспортного засобу, а не доведення складу правопорушення в її діях, є неприпустимими [4].

З криміналістичної точки зору, ключовою перешкодою для дотримання прав людини в Україні під час автоматичної фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху стало розроблення законодавчих новацій на існуючій технологічній основі вимірювачів швидкості «ВИЗИР», «АРЕНА», «ТгиСАМ» з функціями фото-, відеофіксації, яку не можна визнати прогресивною [2].

Тому, забезпеченню конституційних прав громадян, безпеки дорожнього руху на вітчизняних дорогах, ефективного використання бюджетних коштів, реалізації потужного транзитного потенціалу України і задоволенню актуальних потреб правоохоронних органів у сучасних інструментах отримання доказової інформації відповідатиме створення на основі позитивного світового досвіду інтелектуальної національної дорожньої інфраструктури, відкритої до глибокої інтеграції не тільки державних, але й приватних засобів контролю та фіксації, і орієнтованої, передусім, на попередження правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху з урахуванням статистики правопорушень у цій галузі, а також стану і перспектив інформації суспільства і розвитку науково-технічного прогресу [4].

Підсумовуючи зазначимо, громадяни України підтримують ідею впровадження автоматичної системи фіксації правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Впровадження цієї системи дозволить звести до мінімуму людський чинник при притягненні до адміністративної відповідальності. Українська дорожня інфраструктура знаходиться на низькому рівні, і повинна бути приведена до європейських вимог.

Список використаних джерел:

1. Білоус В. В. Використання інформаційних технологій під час автоматичної фіксації порушень у сфері безпеки дорожнього руху / В. В. Білоус, В. Ю. Шепітько // Наукові дослідження. – 2015. – № 29. – С. 109-118.

2. Резолюція Загальнонаціонального Форуму з безпеки дорожнього руху від 24.07.2014 р. [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua>

3. Білоус В. В. Автоматична фіксація порушень у сфері безпеки дорожнього руху: проблеми дотримання прав людини [Електронний ресурс] / В. В. Білоус – Режим доступу до ресурсу: http://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/10505/1/Bilous_115-118.pdf

4. Білоус В. В. Криміналістичні аспекти впровадження автоматичної фіксації порушень у сфері безпеки дорожнього руху / В. В. Білоус // Нові завдання та напрями розвитку юридичної науки у ХХІ столітті: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції, м. Одеса, 6-7 лютого 2015 року / В. В. Білоус. – Одеса: Міжнародний гуманітарний університет, 2015. – С. 191–195.

Лопатін Станіслав Володимирович

начальник відділення поліції на станції Кривий Ріг-Головний Криворізького відділу поліції ГУНП в Дніпропетровській області, аспірант Донецького юридичного інституту МВС України, підполковник поліції

ШВИДКІСНИЙ РЕЖИМ РУХУ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ДЕЯКИХ КРАЇН ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Забезпечення безпеки дорожнього руху в будь-якій країні світу залежить насамперед від дотримання чинних на транспорті правил його учасниками. Особливу роль у попередженні та протидії дорожньо-транспортних пригод відіграє дотримання законодавчо закріпленого швидкісного режиму руху автомобільного транспорту, адже саме вибір безпечної швидкості руху дозволяє водієві не тільки безпечно керувати власним транспортним засобом, але й контролювати рух інших автомобілів, та, у разі необхідності, вжити всіх можливих заходів щодо попередження вчинення дорожньо-транспортних пригод.

На сьогодні, Україна є одним із лідерів країн Європи за рівнем смертності від дорожньо-транспортних пригод, адже кількість загиблих у ДТП за 3-4 рази більше, ніж у інших країнах Європи. Нерідко причиною вчинення дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками в Україні є перевищення закріпленої у Правилах дорожнього руху швидкості руху. Тому, враховуючи позитивний досвід країн Європи у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та протидії тяжким наслідкам від дорожньо-транспортних пригод, для України як держави, що прагне стати повноправним членом Європейського Союзу, є необхідним не тільки дослідження такого досвіду, але й запозичення певних його елементів, з урахуванням особливостей розвитку та законодавства нашої держави.

Особливо цінним для України, на наш погляд, є досвід у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху країн Балтії, адже саме ці країни у новітні часи мають загальну історію розвитку з нашою державою, а також схожу систему законодавства, у тому числі, у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Отже, швидкісний режим руху транспортних засобів у Латвійській Республіці визначений Правилами дорожнього руху, в яких зазначено, що у населених пунктах швидкість руху усіх транспортних засобів не повинна перевищувати 50 км/год, а у житловій зоні, на території дворів багатоквартирних будинків, автозаправних станцій та місць стоянки – 20 км/год. Поза населених пунктів швидкість руху транспортних засобів не повинна перевищувати: 1) для мотоциклів, легкових автомобілів, вантажних автомобілів повною масою не більше 7,5 т, для автобусів – 90 км/год; 2) для автомобілів та автобусів з причепом та вантажних автомобілів повною масою понад 7,5 т – 80 км/год; 3) на ділянках дороги, перед якими встановлені відповідні дорожні знаки, дозволяється рух транспортних засобів зі швидкістю, що не перевищує зазначену на дорожньому знаку. Швидкість руху

транспортних засобів в інших випадках не повинна перевищувати: 1) 60 км/год – при перевезенні пасажирів поза кабіною вантажного автомобіля, що призначений для виробництва спеціальних робіт – типу фургон, в якому обладнані сидячі місця для пасажирів; 2) 50 км/год – при буксируванні механічних транспортних засобів; 3) 40 км/год – при буксируванні причепів – технологічних агрегатів.

Відповідно до Правил дорожнього руху Литовської Республіки рух транспортних засобів у населеному пункті дозволяється зі швидкістю 50 км/год. Рух транспортних засобів поза населеним пунктом становить: 1) легковими автомобілями на автомагістралях з 01 квітня до 31 жовтня – 130 км/год, з 01 листопада до 31 березня – 110 км/год, на швидкісних дорогах з 01 квітня до 31 квітня – 110 км/год, з 01 листопада до 31 березня – 100 км/год, на дорогах з асфальтним та бетонним покриттям – 90 км/год, на інших дорогах – 70 км/год; 2) мотоциклами, вантажними автомобілями масою не більше 3,5 т на автомагістралях – 110 км/год, на швидкісних дорогах – 100 км/год, на дорогах з асфальтним та бетонним покриттям – 90 км/год, на інших дорогах – 70 км/год; 3) автобусами на автомагістралях – 100 км/год, на швидкісних дорогах – 90 км/год, на дорогах з асфальтним та бетонним покриттям – 80 км/год, на інших дорогах – 70 км/год; 4) вантажними автомобілями масою понад 3,5 т на автомагістралях – 90 км/год, на швидкісних дорогах та дорогах з асфальтним та бетонним покриттям – 80 км/год, на інших дорогах – 70 км/год; 5) шкільними автобусами, вантажними автомобілями при перевезенні пасажирів – 70 км/год; 6) водіям, що мають стаж керування транспортними засобами до 2-х років – на автомагістралях та швидкісних дорогах – 90 км/год, на інших дорогах – 70 км/год.

Отже, дослідивши швидкісний режим руху автомобільного транспорту країн Балтії можна зробити висновок про те, що Україна вже зробила крок назустріч європейським стандартам забезпечення безпеки дорожнього руху знизивши швидкісний режим у населеному пункті до 50 км/год, але, на наш погляд, також буде корисним для України запозичити досвід Литви в частині корегування швидкісного режиму транспортних засобів в залежності від пори року.

Список використаних джерел:

1. Правила дорожнього движения Литовской Республики : издательство ЗАО “SV13”, 2010.
2. Правила дорожнього движения Латвийской Республики : издательство Mācību grāmata apgāds, 2016 г.

Лук'янчиков Борис Євгенович

науковий співробітник Державного науково-дослідного інституту МВС України, кандидат юридичних наук, доцент

Микитенко Ольга Борисівна

студентка Університету економіки, права та інформаційних технологій «КРОК»

ТЕХНІКО-КРИМІНАЛІСТИЧНІ ЗАСОБИ ДЛЯ БОРОТЬБИ ІЗ ТЕРОРИСТАМИ НА КОЛЕСАХ

Тероризм є одним із найбільш небезпечних злочинів проти основ конституційного ладу та безпеки держави. Терор (лат. *terror* «страх, жах») – залякування політичних противників шляхом фізичного насильства. Терором також називається погроза фізичної розправи за політичними або будь-якими іншими мотивами або залякування із погрозою розправи або вбивства [1].

Терористичний акт - злочинне діяння у формі застосування зброї, вчинення вибуху, підпалу чи інших дій, відповідальність за які передбачена статтею 258 Кримінального кодексу України.

Останнім часом в світі досить часто для вчинення терористичних актів використовують транспортні засоби. Одні, як безпосередньо знаряддя вчинення злочину, наприклад, вантажівка у Франції, яка чавила людей протягом двох кілометрів [2], інші, як упаковка для вибухівки, що мало місце у Сомалі біля президентського палацу [3]. На жаль, і наша країна не залишилась осторонь даного явища. Все частіше в пресі з'являються заголовки про застосування транспортних засобів для вчинення терористичних актів [4].

Так, за даними Генеральної прокуратури у 2015 році із загальної кількості кримінальних правопорушень – 118036, було зареєстровано 374 терористичних актів, у 2016 із 5923604 – 1865, у 2017 із 523911 – 1385, і лише за два місяці 2018 з 4569 - 134 [5]. Тенденція не втішна і потребує найшвидшого вирішення.

Зрозуміло, успішність боротьби із терористичними актами здійснюваними за допомогою транспортних засобів, насамперед, залежить від професійної майстерності поліцейських, та наявності в їх арсеналі спеціальних техніко-криміналістичних засобів.

Однією з груп таких спеціальних засобів є пристрої та прилади для примусової зупинки транспортних засобів. За принципом дії всі засоби примусової зупинки транспорту можна поділити на механічні та електронні.

Так, до механічних засобів належать різноманітні бар'єри, боларди, шлагбауми і т.і., які монтуються на заздалегідь визначених місцях обмеження або перекриття руху. Наприклад, новітня розробка німецьких інженерів міцний бар'єр у формі трьохпроменевої зірки, який здатний зупинити вантажівку позбавляючи їх не лише коліс а навіть передньої вісі [6]. Або, боларди, невеличкі стовпчики (тумби, або металеві пластини), які використовуються з метою тимчасово перекриття проїзду на визначеній вулиці. Дані прилади за потреби пропустити визначений транспорт легко ховаються у дорожнє покриття, а потім знов ніби виростають над дорогою [7]. Зрозуміло, що за

певних умов автомобіль може зруйнувати дану перешкоду, але і сам зазнає відповідної шкоди. Також, існують засоби призначені для ушкодження гумових шин шляхом проколу або розриву («Кактус», «Діана», «Гарпун» і тд.), простий та зручний винахід британського інженера-механіка Яника Ріда «CatClaw» (Котячий Кіготь), який встановлюється за лічені хвилини і не потребує жодних джерел живлення. При наїзді на нього, він моментально ушкоджує покриття автомобіля, шляхом проколу. «CatClaw» – круглий пристрій, розміром із половинку маленького апельсину. Встановлюється за потребою на тих ділянках, де заборонено рух автомобілів. Принцип дії полягає в тому, що при наїзді колеса автомобіля на «CatClaw», вага транспортного засобу придавлює гумову гнучку частину пристрою, оголюючи таким чином гострий штифт, який пробиває шину. Пішоходам і велосипедистам пристрій не представляє жодної небезпеки, оскільки їх вага замала для його активації [8]. На відміну від масивних сталевих або бетонних блоків, пристрій «CatClaw» дешевий у виробництві та монтажу, не заважає пішоходам і майже не помітний. Ще один цікавий закордонний винахід The Grapler [9] (який нагадує автомобіль павук із павутинням). Пристрій кріпиться на передній частині поліцейського автомобіля, і при під'їзді до задніх коліс втікача намотується на них та блокує їх рух. Схожим за принципом дії, є Арізонський засіб «Pit-BUL», відміна в роботі полягає в тому, що дві міцні сітки із гачками, чіпляються за шини та накручуються на передні колеса і зупиняють автомобіль [10]. Цікавий пристрій запропонувала американська компанія ESA. Він має вигляд плоского диска начиненого м'якими щупальцями з електронним керуванням і називається SQUID [11]. Даний пристрій заздалегідь встановлюють на шляху автомобіля втікача і керують дистанційно. Першим кроком – щупальці за командою оператора вивільняються і намотуються на колеса автомобіля. Другим кроком, диск реагуючи на тепло двигуна присмоктується до днища транспортного засобу і вивільняє другу порцію щупалець, які обертаються навкруги усіх рухомих частин автомобіля і плавно блокують їх рух.

До другої групи пристроїв примусової зупинки транспортних засобів належать електронні прилади. Вони впливають на електронні системи та електричну мережу транспортних засобів. Принцип їх дії полягає у потужному електромагнітному імпульсі і тим самим виведенні з робочого стану систем живлення та електронного блоку керування автомобілем (далі ЕБУ). Наприклад, такий пристрій «Блискавка» було створено у дев'яностих роках в Україні та передано Сполученим Штатам Америки відповідно до договору [12].

Викладене дозволяє дійти висновку, що кожний з розглянутих засобів примусової зупинки транспортних засобів має окрім переваг і певні недоліки. Так, використання різноманітних загород шлагбаумів, може призвести до людських жертв і великих матеріальних витрат. Застосування «сіток павутин» вимагає вмілого керування спеціальним транспортним засобом, оскільки вимагає наближення майже впритул до правопорушника, або створення умов за яких він (правопорушник) буде рухатись у заданому напрямі, до встановленої пастки. Електронні засоби можуть вплинути не тільки на ЕБУ (електронну систему запалення, систему управління постачання двигуна паливом, або бортовий комп'ютер автомобіля.), а і на інші електронні системи

життєзабезпечення людини (кардіостимулятор) і завдати шкідливих наслідків. Саме тому, НПУ повинна мати у своєму арсеналі різноманітні за способом дії засоби примусової зупинки транспорту правопорушників.

Список використаних джерел:

1. Википедия Свободная энциклопедия URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B5%D1%80%D1%80%D0%BE%D1%80> (дата звернення 22.02.2018)
2. Водитель грузовика давил людей на протяжении почти 2 км набережной Ниццы URL: <http://svpressa.ru/accidents/photo/152560/> (дата звернення 23.03.2018)
3. В Сомали у президентского дворца взорвалась машина-бомба, есть погибшие URL: <http://www.dsnews.ua/world/v-somali-u-prezidentskogo-dvortsavzorvalas-mashina-bomba--23022018211500> (дата звернення 23.03.2018)
4. Вибух авто у центрі Києва URL: <https://www.5.ua/kyiv/vybukh-avto-u-tsentri-kyieva-postrazhdala-zhinka-vyiavylasia-vidomoiu-modelliu-zmi-154605.html> (дата звернення 23.03.2018)
5. Генеральна прокуратура України. Статистична інформація URL: http://www.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir_id=104403&libid=. (дата звернення 23.03.2018)
6. В Германии провели краш-тест с живым человеком URL: https://www.autocentre.ua/avtopravo/pdd-i-bezopasnost/v-germanii-proveli-krash-test-s-zhivym-chelovekom-357231.html?utm_source=traqli&utm_medium=email&utm_campaign=762 (дата звернення 10.05.2017)
7. Обзор средств принудительной остановки автомобилей: есть ли у ГАИ альтернатива "ежам"? URL: <https://auto.tut.by/news/offtop/379137.html> (дата звернення 17.07.2017)
8. Новое устройство против незаконной парковки и террористических атак URL: https://www.autocentre.ua/opyt/tehnologii/novoe-ustrojstvo-protiv-nezakonnoj-parkovki-i-terroristicheskikh-atak-407418.html?utm_source=traqli&utm_medium=email&utm_campaign=762 (дата звернення 17.07.2017)
9. No-one can escape The GRAPPLER! Arizona man reveals ingenious James Bond-style invention to help police safely stop speeding cars. URL: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-3907694/The-Grappler-invention-help-police-safely-stop-high-speed-chases-revealed-Arizona-inventor-Leonard-Stock.html> (дата звернення 26.03.2018)
10. Американские полицейские будут ловить машины сетями. URL: <http://quto.ru/journal/events/36927/>. (дата звернення 26.03.2018)
11. У США створили унікальний пристрій для примусової зупинки машин. URL: <http://ua.drugasmuga.cjm/news/autoworld/6478.html>. (дата звернення 19.08.2017)
12. Украинские инженеры создали устройство для принудительной остановки автомобилей при преследовании их полицией. URL: http://autonon.ru/all/2ukrainskie_inzenery_sozdali.html (дата звернення 15.06.2017)

Мисливий Володимир Андрійович

професор кафедри публічного права Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського», доктор юридичних наук, професор

РОЗСЛІДУВАННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД, ВЧИНЕНИХ БЕЗПІЛОТНИМ АВТОТРАНСПОРТОМ

Науково-технічний прогрес обумовив появу нового технологічного феномену – безпілотного автотранспорту, тобто транспортного засобу, обладнаного системою автоматичного керування, який здатний пересуватися без участі людини. Такі транспортні засоби мають спеціальне обладнання (камери, сенсори, радары) та прилади, що забезпечують далекомірне оптичне розпізнавання, стереозір, позиціонування на місцевості (GPS), стабілізацію руху, відповідне комп'ютерне забезпечення. Отже в перспективі йдеться про створення автономної кібернетичної системи з елементами штучного інтелекту. Реальний прорив з цього напрямку розпочато найпотужнішими світовими автомобільними корпораціями Tesla, General Motors, Google, Apple (США), Nissan, Toyota (Японія), Volkswagen (ФРН), Volvo (Швеція) та іншими автовиробниками.

Таким чином, провідним компонентом системи безпеки дорожнього руху, заміником водія, постає її матеріальний субстрат – «безпілотний транспортний засіб». Така трансформація транспортного засобу викликає чимало питань щодо реальних можливостей впровадження цієї новітньої технології та привертає пильне спостереження фахівців за процесом становлення безпілотного автотранспорту.

При цьому закономірно, що з огляду на безпеку дорожнього руху особливої уваги вимагають ситуації, пов'язані з вчиненням безпілотним автотранспортом дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), оскільки зниження аварійності завдяки впровадженню безпілотного автотранспорту можна вважати однією із переваг названого феномену. Здійснення моніторингу за еволюцією безпілотного автотранспорту з урахуванням соціального, економічного, технологічного, організаційного, правового та інших аспектів його впровадження є необхідною частиною супроводження даного експерименту. Тим більше, що виникають складні питання при програмуванні дій автопілота, пов'язаних з необхідністю дотримання правової регламентації дорожнього руху, особливо в ситуаціях, які за умов «неправомірної поведінки» автопілота можуть передбачати настання кримінальної відповідальності, тобто коли він стає учасником ДТП, яка потягла суспільно небезпечні наслідки.

Перша резонансна ДТП з безпілотником, як відомо із світових інформаційних ресурсів, відбулася 7 травня 2016 року у Флориді (США), під час якої загинув Джошуа Браун водій-інструктор автомобіля Tesla Model S. Керований автопілотом електромобіль на сухій трасі в ясну погоду врізався у фуру на перехресті. У блозі компанії Tesla повідомлялося, що «ні автопілот, ні водій не помітили білий кузов вантажівки в яскравому сонячному світлі, тому

не натиснули на гальмо». Також було підкреслено, що при активації системи автопілота водій-інструктор повинен постійно тримати руки на кермі, зберігати контроль над ситуацією. Компанією наголошено на незвичайності події, оскільки це перша аварія зі смертельним результатом за більш ніж 130 млн миль випробувань, при цьому автомобілі Tesla проїхали 100 млн миль в режимі автопілота [1].

Таким чином, слід враховувати, що протягом певного часу людина буде причетною до безпосереднього керування транспортним засобом. У зв'язку з цим на сьогодні, з огляду на повноту експлуатації самокерованих транспортних засобів, у США (де найбільш розвинуто цю технологію) запропонована така їх класифікація: 1-й рівень – водій повинен бути готовий у будь-який момент взяти керування на себе (можуть бути присутніми такі автоматизовані системи, як круїз-контроль (ACC, Adaptive Cruise Control), автоматична паркувальна система і система попередження про схід зі смуги (LKA, Lane Keeping Assistance); 2-й рівень – водій повинен реагувати, якщо система не змогла впоратися самостійно, система управляє прискоренням, гальмуванням і керуванням, система може бути відключена; 3-й рівень – водій може не контролювати машину на дорогах з «передбачуваним» рухом (наприклад автобани), але бути готовим взяти управління; 4-й рівень – аналогічно 3-му рівню, але вже не вимагає уваги водія; 5-й рівень – з боку людини потрібно лише старт системи і вказівка пункту призначення [2].

Розслідування Національного управління безпеки руху на трасах (США) загибелі водія Tesla Model показує, що в роботі автопілота дефектів відносно із заявленими специфікаціями не знайдено. Водій-інструктор міг побачити вантажівку не менше ніж за 7 секунд до аварії – якби дивився на дорогу. Очевидно він цього не робив, що стало причиною аварії. Зроблено висновок про те, що повністю покладатися на автопілот, вважаючи, що він впорається з усіма ситуаціями, не можна, адже такі параметри виробником системи не заявлені. Отже вини системи у даному випадку немає. За результатами розслідування Національне управління з безпеки руху на трасах США з'ясувало, що автопілот в автомобілі працював в штатному режимі та не був причетний до аварії.

Отже, при розслідуванні ДТП, пов'язаних з безпілотним автотранспортом важливе значення для органів досудового слідства має зняття інформації зі спеціального обладнання («чорний ящик», відеореєстратор тощо), яке забезпечує фіксацію моментів переходу керування автомобілем від автопілота до водія-інструктора, а також у зворотному порядку. Фіксація такої інформації є обов'язковою, оскільки вона необхідна для технічного, правового та іншого аналізу відповідності поведінки водія-людини та автопілота.

Наступна ДТП з летальним наслідком відбулося 19 березня 2018 року у м. Темпе штату Аризона США, де автомобіль Volvo XC90 під управлінням автопілота вчинив наїзд на жінку, яка переходила дорогу. Пригода поки що у стадії розслідування. Проте з наявної інформації, яку, до речі, у даному випадку зафіксував відеозапис, видно, що автомобілем перед наїздом керував автопілот,

водій-інструктор зреагував на аварію фактично у момент контакту автомобіля з пішоходом, жінка-потерпіла рухалась з велосипедом у темний час доби зліва направо по ходу руху автомобіля через його смугу [3].

З цього приводу доречно зауважити, що у публікаціях з цієї тематики відносно часу, необхідного для переходу керування від автопілота до водія-інструктора, повідомляється, що він може тривати протягом 5-15 секунд. Відразу відзначимо, що при виникненні небезпеки для руху цей час вимагає скорочення, оскільки не гарантує безпечного розвитку подій, адже відомо, що в критичній ситуації він часто триває не більше 3-5 секунд, після чого переростання небезпечної ситуації в аварійну стає фатальним.

Відтак при розслідуванні вищевказаної ДТП буде важливим встановлення моменту виникнення небезпеки для руху автомобіля Volvo XC90 з урахуванням реальних можливостей автопілота розпізнати небезпеку (рух потерпілої через смугу руху) у конкретній дорожній обстановці, що склалася на дорозі, з урахуванням місця, часу, особливостей організації дорожнього руху на даній ділянці.

У цьому відношенні для розробки методики розслідування ДТП з безпілотним автомобільним транспортом уявляє теоретичний інтерес та практичне значення порівняння обсягу та кількісно-якісних характеристик механізму дорожньої події, які отримуються від водія-людини і водія-автопілота. На наш погляд вірогідно, що, незважаючи на відсутність можливості проведення допиту «підозрюваного», така інформація від останнього буде більш достовірною.

Отже враховуючи, що поки такі факти пригод є поодинокими, існує потреба початку розробки кримінально-правових, кримінологічних, криміналістичних та інших методик та рекомендацій щодо виявлення, фіксації і розслідування проваджень, пов'язаних із вчиненням безпілотними автотранспортними засобами ДТП, що потягли суспільно небезпечні наслідки.

У першу чергу це стосується встановлення основних характеристик транспортного засобу, зокрема: *виробничих* (компанія, концерн, підприємство автовиробник тощо), *технічних* (вид транспортного засобу, автомобіль, електромобіль), *ідентифікаційних* (марка, модель, номери агрегатів, дата і місце виготовлення), *технологічних* (системи керування, орієнтації, зв'язку), *експлуатаційних* (роботоздатність, справність, тестування), *правових* (власник, сертифікат, страховий поліс, інструкції, правила експлуатації тощо).

Обов'язковою є фіксація стану керування транспортним засобом з огляду на наведену вище повноту експлуатації самокерованих транспортних засобів.

Безумовно, що при формуванні методик розслідування ДТП з безпілотним автотранспортом виникатиме чимало труднощів, які будуть пов'язані з питаннями комерційної таємниці технічного та технологічного характеру, адже на майбутньому ринку безпілотників, що обіцяє великі прибутки, вже сьогодні точиться серйозна конкуренція.

Список використаних джерел:

1. Відбулася перша аварія автопілота Tesla зі смертельними наслідками. Георгій Голованов. 1 липня 2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://hightech.fm/2016/07/01/tesla-crash>
2. Беспилотные автомобили: как они изменяют ситуацию на дорогах [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://yodnews.ru/articles/city/avtopilot>
3. Смертельное ДТП с автомобилем Uber [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.youtube.com/watch?v=9yQEuhFn8Qc>

Надобко Віталій Борисович

доцент кафедри будівельних машин та обладнання Полтавського національного технічного університету імені Юрія Кондратюка, кандидат технічних наук, доцент

Горіздра Ростислав Сергійович

студент Полтавського національного технічного університету імені Юрія Кондратюка

ЗМІНА СТІЙКОСТІ АВТОМОБІЛІВ У ПРОЦЕСІ ЕКСПЛУАТАЦІЇ

Стійкість – це здатність автомобіля рухатися в різноманітних умовах без перекидання, занесення і відведення.

Причинами, що викликають порушення стійкості і керованості автомобіля, найбільш часто виступають бічні сили.

У русі бічні сили є практично завжди. Найбільш часто вони породжуються відцентровою силою при русі автомобіля по кривій. При цьому на повороті бічні сили тим більше, чим більше швидкість руху автомобіля і менше радіус заокруглення дороги. Та й на прямій дорозі водії, об'їжджаючи перешкоди або нерівності дороги, утримують автомобіль від відведення в сторону поворотами рульового колеса. І тут теж виникає відцентрова сила.

Бічні сили виникають також при гальмуванні, коли у коліс лівого і правого боку автомобіля різні сили зчеплення з дорогою (ліві котяться по сухому асфальту, а праві по шкiрці льоду або мокрою узбіччi). Різні коефіцієнти опору коченню на колесах, різні зусилля, створювані гальмівними механізмами, різний тиск повітря в шинах і їх знос, порушення регулювань переднього моста – все це породжує бічні сили. Нарешті, поперечний ухил і нерівності дороги, вітер – це теж бічні сили.

Аналіз можливості забезпечення курсової стійкості експлуатованих автомобілів при гальмуванні дозволив визначити два аспекти цієї проблеми:

- зниження небезпеки появи заносу;
- зменшення схильності до розвитку заносу і її ліквідація при русі автомобіля.

Фактори, що викликають занесення, носять випадковий характер і визначаються конструктивними та експлуатаційними параметрами. Найбільш важливими з них є коефіцієнт розподілу гальмівних сил між осями і координати

центру мас автомобіля.

Найбільшою стійкістю автомобіль володіє при випереджальному блокуванні передніх коліс або при одночасному доведенні до межі блокування всіх коліс, а найгіршою стійкістю при випереджальному блокуванні задніх коліс. Забезпечення одночасного доведення до межі блокування передніх і задніх коліс в разі прямолінійного руху по горизонтальній опорній поверхні при гальмуванні є актуальним і при дії бічної сили.

Незважаючи на накопичені значні експериментальні дані [2], в літературі відсутні умови для оцінки впливу коефіцієнта розподілу гальмівних сил між осями, координат центру мас і коефіцієнта зчеплення коліс з дорогою на курсову стійкість автомобілів при заносі. Крім того, існуючі фізичні і математичні моделі описують поведінку автомобіля при значних кутах бічного відведення коліс і швидкостях бічного ковзання, що і зумовило появу в якості критерію стійкості так званої критичної швидкості руху.

З огляду на вимоги чинного стандарту (ОСТ 37.001.067-86), що визначає кут повороту поздовжньої осі автомобіля в кінці гальмування не більше 15° , і нормативних документів, що регламентують його значення не більше 8° , необхідним є дослідження курсової стійкості автомобіля при малих змінах курсового кута.

Проведений аналіз ряду дослідницьких робіт [3] показує, що в реальних умовах руху автомобільного колеса на нього практично завжди діє бічна сила. В результаті цього аналізу визначено найбільш характерні причини, що викликають появу збурюючих сил і моментів, що діють на автомобіль при гальмуванні. Можливою причиною появи збурюючих сил і моментів є швидкість їх зміни.

Як відомо, стабілізація керованих коліс досягається за рахунок установки їх з певними кутами розвалу і сходження, які становлять для сучасних автомобілів не більше 1° . При гальмуванні кути установки можуть змінюватися, що викликає появу бічних сил і поворотних моментів.

На процес гальмування автомобіля впливає геометрія ходової частини, яка порушується за рахунок зносу, залишкових деформацій, зміщення центру мас від несиметричного навантаження і т.д. Це може викликати кінетичне відведення шин і, як наслідок, бічну силу, а також поворотний момент в горизонтальній площині щодо вертикальної осі, що проходить через миттєвий центр обертання, який не збігається з центром мас.

Нерівномірність роботи гальмівних механізмів на окремих колесах внаслідок їх зношування викликає момент, що повертає автомобіль в горизонтальній площині. Рівний йому реактивний момент створюється за рахунок бічних сил.

Стосовно до процесу руху автомобільного колеса в гальмівному режимі величина гальмівної сили може змінюватися в широкому діапазоні. Мінімальні значення цієї сили визначаються опором руху колеса і пов'язаних з колесом деталей гальма. Максимальне значення гальмівної сили визначається умовами зчеплення колеса з опорною поверхнею. В межах цього діапазону величина гальмівної сили на осях експлуатованих автомобілів, не обладнаних електронними системами стеження за процесом гальмування, регулюється

водієм.

На рух автомобільного колеса в гальмівному режимі впливає частота розподілу гальмівних сил в реальних умовах, стабільність їх величини при постійному керуючому дії з боку водія і гранична швидкість їх зміни для існуючих типів гальмівного приводу. За статистичними даними [3] найбільшу частоту мають службові гальмівні режими, при яких гальмівна сила становить 16...25 % від статичного вертикального навантаження на колесо, а найменшу – екстрені гальмування, що виконуються з найбільшою ефективністю. Швидкість зміни величини гальмівної сили визначається швидкістю керуючого впливу з боку водія і динамічної якості гальмівного приводу. У свою чергу, швидкість керуючої дії значно змінюється в залежності від того, чи зберігається за водієм функція регулювання гальмівних сил або керуючий вплив полягає лише в переміщенні педалі гальма з максимальною швидкістю. У першому випадку керуючий вплив здійснюється зі змінною швидкістю переміщення гальмівної педалі через побоювання перегальмування. У другому випадку швидкість зазвичай постійна, а величина її визначається психофізіологічними даними водія.

На особливу увагу заслуговує питання про запобігання занесення автомобіля в процесі експлуатації при гальмуванні.

В роботі [4] отримано рівняння руху автомобіля в горизонтальній площині, проте не розглядаються і не аналізуються випадки гальмування при збурюючій дії бічних сил і моментів, причини виникнення яких показані вище.

В роботі [5] стверджується, що з точки зору втрати курсової стійкості автомобіля при гальмуванні глобальним є випереджаюче блокування задніх коліс, що викликає занос задньої осі. У цьому випадку збільшується дія поворотного моменту від вертикальної складової відцентрової сили інерції. Однак, вплив моменту від горизонтальної складової, рівного по модулю, але протилежно спрямованого, не враховується.

Запобігти заносу легкового автомобіля при гальмуванні робочою системою, яка не обладнана електронною системою управління гальмуванням, можна шляхом застосування регуляторів гальмівних сил, які змінюють співвідношення приводних тисків, (гальмівних сил) на колесах передньої і задньої осей в залежності від інтенсивності гальмування, а значить, динамічного перерозподілу вертикального навантаження між осями.

Аналіз процесу екстреного гальмування легкового автомобіля показує, що в момент випереджаючого блокування коліс передньої або задньої осей між опорною поверхнею та шинами цих коліс виникає сила тертя ковзання, в той час як на незаблокованих колесах реалізуються гальмівні моменти.

Найбільш ефективним з точки зору зменшення схильності до розвитку заносу легкового автомобіля і ліквідації занесення при гальмуванні є початковий період процесу гальмування, коли зростаючі гальмівні сили на обох осях не перевищують свого граничного значення по зчепленню з дорогою.

Для зменшення схильності до розвитку заносу автомобіля і ліквідації занесення в процесі гальмування слід адаптувати керуючий вплив гальмівної системи автомобіля в процесі експлуатації до його вагового стану і динамічної зміни вертикальних навантажень на колесах. При цьому, керуючий вплив

гальмівної системи слід вводити в початковий період гальмування, коли зростаючі гальмівні сили на обох осях не перевищують свого граничного значення по зчепленню з дорогою.

Запобігти заносу автомобіля при гальмуванні робочою системою, яка не обладнаний електронною системою управління гальмуванням, можна шляхом застосування регуляторів гальмівних сил, які змінюють співвідношення гальмівних сил на колесах передньої і задньої осей в залежності від статичного і динамічного перерозподілу вертикальних реакцій на колесах.

Список використаних джерел:

1 Литвинов А. С. Характеристики основных элементов автомобиля, влияющих на устойчивость и управляемость / А. С.Литвинов // Управляемость и устойчивость автомобиля. – М. : Машиностроение, 1971. – С. 28 – 340.

2 Гредескул А. Б. Экспериментальное исследование блокирования затормаживаемого колеса / А. Б.Гредескул, Н. А Булгаков // Автомобильная промышленность. – 1985. – № 3. – С. 21 – 25.

3 Волков В. П. Режимы работы тормозов легковых автомобилей и совершенствование способов их моделирования при ресурсных лабораторных испытаниях: автореф. дис. на соискание научн. степени канд. техн. наук : 05.05.03 / В. П. Волков. – Харьков, 1982. – 18 с.

4 Колебания и устойчивость движения автомобиля и автопоезда, динамическая нагруженность их агрегатов : сб. науч. тр. – М.: МАДИ, 1983. – 132 с.

5 Гуревич Л. В. Тормозное управление автомобиля / Л. В.Гуревич, Р. А.Меламуд. – М.: Транспорт, 1978. – 152 с.

Нестеров Вадим Денисович

курсант факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Гурський Віктор Євгенович

завідувач кафедри спеціальних дисциплін та спеціальної підготовки факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат психологічних наук (науковий керівник)

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ УДОСКОНАЛЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Безпека – це коли нікому нічого не загрожує. Це поняття можна ототожнити з поняттям «безпека дорожнього руху» - це коли життю та здоров'ю учасникам дорожнього руху нічого не загрожує [1].

Дорожній рух – це рух транспортних засобів або учасників дорожнього руху. Дорожній рух – це соціальне явище, безпека якого розглядається як невід'ємний показник загальної безпеки держави. Захищеність учасників

дорожнього руху є показником не тільки безпеки дорожнього руху, а й громадської безпеки [2].

Учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів. До учасників дорожнього руху належать водії та пасажирів транспортних засобів, пішоходи, велосипедисти, погоничі тварин [3].

Порушення правил дорожнього руху – це дія чи бездіяльність особи, яка керує транспортним засобом, пов'язаних із порушенням однієї чи декількох вимог правил безпеки дорожнього руху або інших нормативних актів, що регламентують безпеку дорожнього руху чи експлуатацію транспорту.

Проте законодавчо однозначно не визначено та не сформульовано ані конкретної дії, ані чіткого переліку дій, учинених особою, яка керує транспортним засобом, які би однозначно за своїм змістом та формою формували об'єктивну сторону аналізованого складу злочину [4].

Тяжкість наслідків ДТП в Україні в 1,5–5 разів вища. Сьогодні кількість загиблих у ДТП в Україні становить 13% від загиблих у дорожніх подіях усюди Європи, тоді як кількість автомобілів – лише 2% від усього європейського автомобільного парку. Ймовірність нашим громадянам потрапити в дорожньо-транспортну пригоду зі смертельним наслідком в Україні у п'ять разів вища, ніж у західноєвропейських країнах [5].

Причини дорожньо-транспортних пригод різноманітні. Це, перш за все, порушення правил дорожнього руху, перевищення швидкості руху, технічні несправності автомобіля, недостатня підготовка осіб, які керують автомобілем, їх повільна реакція через недостатній досвід і вміння водіння транспортного засобу. Нерідко причиною аварій і катастроф стає управління автомобілем в нетверезому стані [6].

Незадовільною ситуацію з безпекою на дорогах в Україні вважають 69% пішоходів та 76% водіїв. Серед параметрів, що визначили таку низьку оцінку, перше місце зайняв стан вітчизняних доріг. Далі респонденти висловили невдоволення розташуванням дорожніх знаків, світлофорів та дорожньої розмітки, низькою культурою водіння та безкарністю порушників правил дорожнього руху. Найбільш небезпечним фактором ризику на дорозі респонденти назвали людський чинник, а саме: перевищення швидкості водієм, водіння у нетверезому стані, користування за кермом мобільним телефоном [5].

Безпека дорожнього руху як елемент безпосереднього об'єкта посягання складу досліджуваного злочину є також невід'ємним елементом громадської безпеки, порушення правил та норм якої зумовлює значний соціальний і суспільний резонанс [4].

Незважаючи на те, що поняття транспортних злочинів законодавчо та нормативно не визначено, з огляду на запропоновану науковцями дефініцію злочинів проти безпеки руху й експлуатації транспорту, – це передбачені законом про кримінальну відповідальність суспільно небезпечні діяння, що посягають на суспільні відносини, які забезпечують безпеку руху й

експлуатації залізничного, повітряного, водного, автомобільного, міського електричного, а також магістрального трубопроводного транспорту [4].

Безпека на дорозі створюється шляхом удосконалення організації дорожнього руху та контролю за дотриманням правил дорожнього руху. Однак головним все ж залишається людський фактор, а саме відповідальність учасників дорожнього руху, тобто від нас з вами залежить безпека на дорогах, життя інших людей та власне життя [6].

У свою чергу, профілактика адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху має наступні ознаки:

по-перше, виховання правосвідомості учасників дорожнього руху, як результат, обачність їх поведінки на дорогах;

по-друге, профілактична діяльність - система адміністративно-правових актів у сфері дорожнього руху;

по-третє, це діяльність державних органів управління, в результаті якої досягаються певні результати у вигляді зміцнення правопорядку і безпеки осіб, які беруть участь у дорожньому русі [6].

Отже, безпека на дорозі в перш за все залежить не тільки від зміни законодавства, а й від самих учасників дорожнього руху, від дотримання ними певних правил дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Державне регулювання безпеки дорожнього руху в Україні. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: [http://www.dridu.dp.ua/zbirnik/2012-01\(7\)/12spsdru.pdf](http://www.dridu.dp.ua/zbirnik/2012-01(7)/12spsdru.pdf).

2. Особливості забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні на шляху до європейських стандартів [Електронний ресурс] // Право. – 2016. – Режим доступу до ресурсу: http://www.visnyk-juris.uzhnu.uz.ua/file/No.38/part_1/47.pdf.

3. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.

4. Окремі аспекти кваліфікації порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні (ст. 286 КК України) [Електронний ресурс] // Науковий вісник 3. – 2017. – Режим доступу до ресурсу: http://www2.lvduvs.edu.ua/documents_pdf/visnyky/nvsvy/03_2017/15.pdf.

5. Актуальні питання щодо удосконалення державно-управлінських механізмів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні [Електронний ресурс] // Державне управління: удосконалення та розвиток № 12. – 2010. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=230>.

6. Профілактика дорожно-транспортних происшествий в системе гарантий безопасности дорожного движения [Електронний ресурс]. – 2015. – Режим доступу до ресурсу: <http://legeasiviata.in.ua/archive/2015/9/9.pdf>.

Новікова Лариса Олександрівна

викладач Полтавського коледжу нафти і газу Полтавського національного технічного університету імені Юрія Кондратюка

СУЧАСНІ ПРИЧИНИ ВИНИКНЕННЯ ПРОБЛЕМ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Організація Об'єднаних Націй оголосила 2011-2020 роки Десятиліттям дій з безпеки дорожнього руху.

Мета цього Десятиліття – скоротити втрати людських життів від ДТП шляхом активізації дій на регіональному, національному та глобальному рівнях.

Які ж причини дорожнього травматизму? Щоб відповісти на це питання, розглянемо сучасні проблеми дорожнього руху і в першу чергу - проблему безпеки його.

Автомобілізацію взагалі потрібно зарахувати до найважливіших і найбільшим досягненням цивілізації ХХ століття. Без перебільшення можна сказати, що автомобіль змінив масштаби часу, в якому живе і працює людина і суспільство в цілому. Із середини вісімдесятих років минулого століття в ЄС почали приділяти підвищену увагу проблемі безпеки дорожнього руху.

Найбільшу загрозу безпеці дорожнього руху становлять такі чинники:

- надмірна й неадекватна умовам руху швидкість;
- вживання алкоголю та інших хімічних речовин, що знижують спроможність водія керувати;
- участь у дорожньому русі молодих і малодосвідчених водіїв; участь у дорожньому русі пішоходів, велосипедистів і мотоциклістів;
- недостатній рівень використання захисних пристосувань (ременів безпеки, шоломів тощо).

Питання безпеки на дорогах України вже давно перейшло із площини дорожньої статистики у площину національної трагедії.

Кількість ДТП і справді має тенденцію до підвищення. Кожних 16 хвилин в Україні трапляється ДТП, майже кожні 2 години гине людина. В середньому за добу в ДТП гинуть 14 і отримують травми різного ступеня тяжкості понад 100 осіб.

Тяжкість наслідків ДТП (кількість загиблих в ДТП на 1000 автомобілів) в Україні гірша ніж у Польщі у 2,5 рази, у Франції - у 5 разів, у Швеції - в 10 разів. У нас також гірші показники щодо кількості постраждалих на 100 ДТП і щодо кількості загиблих на 100 постраждалих в ДТП.

Фактори, що впливають на ДТП:

1) Профіль дороги й вид покриття

В основному дорожньо-транспортні випадки трапляються на звичайних горизонтальних дорогах (в 97% випадків), тому важко говорити про яку-небудь залежність із планом дороги й частотою ДТП.

2) Наявність споруджень на місці дорожньо-транспортного випадку

Не можна говорити про наявність залежності між частотою ДТП і наявністю споруджень на дорогах, тому що в більшості випадків події відбулися на звичайних дорогах (в 66%). Що ще раз говорить про те, що найчастіше події відбуваються через неправильне поведіння людей на дорогах. Можна виділити тільки такі небезпечні місця на дорогах як перехрестя, де по статистиці відбувається близько 21% ДТП.

3) Географічні умови в момент дорожньо-транспортної пригоди

Погодні умови також мало впливають на частоту здійснення дорожньо-транспортних пригод: у більшості випадків вони відбувалися в ясну погоду (88%), у світлий час доби (в 56%) і на сухій дорозі (68%), що ще раз говорить про те, що об'єктивні причини в меншому ступені впливають на здійснення ДТП. Серед погодних умов найбільший вплив на частоту ДТП робить наявність ожеледі на дорогах (в 20% випадків). Близько 16% дорожньо-транспортних пригод трапилися в місцях, де відсутнє освітлення.

4) Дорожні умови, що супроводжують ДТП

Тільки близько 30% дорожньо-транспортних пригод можна пояснити наявністю специфічних дорожніх умов, до яких найбільше часто відносять погане покриття дороги або недостатнє висвітлення, що ще раз підтверджує той факт, що основна частина ДТП відбувається з вини самих учасників.

5) Особливості транспортного засобу

Зв'язку між тим, які автомобілі найбільш часто стають учасниками аварій: вітчизняні або імпортовані машини не виявлено. Спостерігається зв'язок між кольором транспортного засобу (ТЗ) та аварійністю на дорогах - найбільш аварійні ТЗ білого, червоного, та синього кольорів. Це пояснюється специфікою людського зору.

6) Соціально-демографічні характеристики пішоходів - порушників

Найбільш тяжкі ДТП відбуваються часто з вини самих пішоходів. Порушники, більшою мірою чоловіки та люди у віці старше 40 років (57%).

7) Соціально-демографічні характеристики водіїв - порушників

Якщо говорити про соціально - демографічні характеристики самих водіїв, то частіше в ДТП попадають чоловіки. Це безумовно, пов'язане з тим, що чоловіки частіше жінок водять машину. Найчастіше ДТП із важкими наслідками відбуваються з вини людей середнього віку - 30-50 року (близько 60%). Також частота дорожньо-транспортних пригод пов'язана з досвідом водія, звичайно такі події відбуваються з вини новачків, тобто тих хто має досвід водіння до 1 року.

Однією з головних і актуальних причин високого рівня аварійності в Україні є низька дисципліна учасників дорожнього руху, особливо пішоходів. Їхня поведінка свідчить про недбале ставлення до елементарних Правил дорожнього руху. Якби кожна людина замислилась над цінністю власного життя і життям своїх рідних, близьких та друзів, і неухильно дотримувалась би цих правил, тоді можна було б розраховувати на щось позитивне.

Схильність пішоходів до легковажності та необережності там, де за логікою необхідно бути винятково зібраним, як на вулицях так і на дорогах,

причому не в якихось не передбачуваних ситуаціях, а в місцях де транспортні і пішохідні потоки неминуче перетинаються – призводять до трагічних наслідків. Дії пішоходів для водія не завжди є передбачуваними та прогнозованими, а тому статистика боляче свідчить, що значна кількість ДТП, в порівнянні з іншими транспортними пригодами, трапляється саме з їхньої вини.

Мало хто з пішоходів звертає увагу на знання та дотримання ПДР України, не в повній мірі виконують, хоча добре усвідомлюють, що не знання правил не позбавляє їх від відповідальності.

У пішоходів, які нехтують ПДР України, перспективи досить примарні та безрадісні – тривале лікування, каліцтво, а то й смерть.

На мою думку, основною причиною трагедій є недостатня поінформованість учасників дорожнього руху про існуючі ризики. Як наслідок – самовпевненість багатьох водіїв і пішоходів, мовляв, власне передбачення ситуації, фізичні дані, майстерність керування транспортним засобом дадуть можливість уникнути трагедій навіть за небезпечного порушення Правил дорожнього руху. Саме з цього коріння живиться недисциплінованість водіїв і пішоходів. Але статистика спростовує цю думку. Коли аналізуєш окремі пригоди, іноді складається враження, що учасник дорожнього руху навмисне діяв так, щоб загубити життя як своє, так і оточуючих.

Якщо раніше ми гостро відчували дефіцит товарів і продуктів, то сьогодні став яскраво вираженим дефіцит моралі, людяності, милосердя, законослухняності. Як результат, у дорожньому русі паразитують неприпустимі для цивілізованого суспільства агресивність, нетерпимість, безкультур'я і небезпечне суперництво у праві на першочерговий рух. В більшості країн Європи запорукою безпечної участі в дорожньому русі є висока культура і взаємоповага. Там діє неписане правило: якщо водій чи пішохід потрапив у скрутне становище, кожен повинен зробити все, навіть на шкоду собі, аби вони уникнули небезпеки. На наших дорогах таке правило, на жаль, не є обов'язковим. Тож, якщо хоч тиждень наші водії й пішоходи поводитимуться цивілізовано, ставитимуться з повагою один до одного, це вже буде великий успіх. Та й наступними роками такі додаткові заходи неодмінно сприятимуть підвищенню безпеки дорожнього руху.

Висновок. Проаналізувавши окремі фактори безпеки дорожнього руху, слід зазначити, що для суспільства і кожної людини зокрема велике значення має засвоєння та дотримання певних норм і правил ввічливої поведінки та поваги як в особі учасника дорожнього руху, так і громадянина нашого суспільства. Рішення цієї проблеми в законодавчому порядку призвело б до значного поліпшення етичного і морально - психологічного клімату не тільки у громадських місцях, в побуті, на транспорті, а й у державі в цілому.

Список використаних джерел:

1 Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р; [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/243881770>.

2. Глобальний план здійснення Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху на 2010-2020 роки / Генеральна Асамблея ООН, березень 2010 року; [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.who.int/roadsafety/>

3. Еннанов В. Чи відповідає підготовка водіїв в автошколах вимогам сьогодення? / В. Еннанов // Вісник Державтоінспекції МВС України. – К.: Аванті, 2005. – № 8. – С. 8-9, 18-19.

4. Нестеренко В. Небезпека – у наших головах / Вісник Державтоінспекції МВС України. – К.: Аванті, 2005. – № 9. – С. 6-7, 16-17.

5. Автомобільний транспорт в Україні. Нормативна база. – К.: КНТ, АТІКА, 2004. – 504 с.

Носова Жанна Вікторівна

курсант факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Буга Ганна Сергіївна

доцент кафедри юридичних дисциплін факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ, ПОВ'ЯЗАНІ З ЗАБЕЗПЕЧЕННЯМ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ В УКРАЇНІ

Безпека руху – це, насамперед якісна оцінка процесу руху транспортного засобу або транспортного потоку, що формується під впливом визначеної кінцевої кількості факторів, які у свою чергу мають якісно різні функціональні рівні. При цьому оцінки безпеки руху у системі «автомобіль-водій-дорога» (одиначного автомобіля) та системі транспортного потоку мають якісно різні процеси свого формування. Система «автомобіль-водій-дорога», перетерплюючи при зміні умов руху кількісні і якісні зміни своїх елементів, формує певний одиничний ступінь небезпеки свого функціонування [1].

Як свідчать результати загальноукраїнського опитування громадян, незадовільною ситуацією з безпекою на дорогах в Україні вважають 69% пішоходів та 76% водіїв. Серед параметрів, що визначили таку низьку оцінку, перше місце зайняв стан вітчизняних доріг. Далі респонденти висловили невдоволеність розташуванням дорожніх знаків, світлофорів та дорожньої розмітки, низькою культурою водіння та безкарністю порушників правил дорожнього руху. Найбільш небезпечним фактором ризику на дорозі респонденти назвали людський чинник, а саме: перевищення швидкості водієм, водіння у нетверезому стані та користування за кермом мобільним телефоном [2].

Стан транспортної безпеки в Україні порівняно з розвиненими країнами світу є незадовільним. Насамперед це стосується автомобільного транспорту, який є основним джерелом загроз у сфері транспортної безпеки. Комісія ЄС констатувала, що близько 90% усіх надзвичайних пригод на транспорті

трапляється на автодорогах. Тому на сьогодні саме забезпечення автотранспортної безпеки є пріоритетним завданням поміж іншими її видами в усьому світі. Відповідно саме рівень автотранспортної безпеки є основним показником рівня транспортної безпеки країни [2].

Необхідною передумовою надійного та ефективного функціонування механізму забезпечення транспортної безпеки і реалізації відповідних заходів є усвідомлення представниками державної влади й громадськості важливості транспортної безпеки як для національної безпеки України, так і для інтересів суспільства і кожного громадянина [4].

Основними причинами недостатнього рівня забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, порівняно з відповідним рівнем країн Європейського Союзу, є:

- низький рівень дорожньої дисципліни учасників дорожнього руху та усвідомлення небезпеки наслідків її порушення, зокрема недотримання встановленої швидкості руху та правил маневрування, ігнорування використання ременів безпеки, порушення режимів праці та відпочинку водіями;
- неналежний рівень практичного забезпечення невідворотності покарання за порушення правил дорожнього руху та усвідомлення цього учасниками дорожнього руху;
- недостатній рівень координації діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади щодо вирішення питань безпеки дорожнього руху;
- недостатність фінансування заходів, спрямованих на зниження рівня аварійності на дорогах, та відсутність системних підходів до проведення аналізу ефективності фінансування таких заходів;
- низький рівень використання сучасних методів підготовки та підвищення кваліфікації водіїв, навчання правил дорожнього руху громадян;
- недостатня ефективність системи організаційно-планувальних та інженерних заходів, спрямованих на вдосконалення організації руху транспорту та пішоходів, створення безпечних умов руху;
- низький рівень використання автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху;
- недосконалість системи оповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та надання допомоги потерпілим [3].

У даний час у населених пунктах скоюється понад 70 відсотків усіх дорожньо-транспортних пригод. Разом з тим темпи розвитку вулично-дорожньої мережі, обсяги капіталовкладень та відповідно заходів, пов'язаних з усебічним вирішенням проблем сфери дорожнього руху та його безпеки, значно відстають від темпів загострення самої проблеми. Зусилля, що спрямовуються центральними органами виконавчої влади на її вирішення, носять ситуативний та неузгоджений характер, а брак коштів зводить їх ефективність до мінімуму. На підставі системного аналізу найбільш сприятливих здобутків європейського досвіду нами проаналізовано особливості удосконалення державно-управлінських механізмів України у сфері безпеки дорожнього руху [2].

Необхідна єдина державна політика у сфері забезпечення транспортної безпеки, що реалізується в заходах економічного, політичного, організаційного характеру. Указані заходи мають бути адекватні загрозам у транспортній сфері. Наявні механізми забезпечення транспортної безпеки в Україні (організаційний, політичний, нормативно-правовий та економічний) не цілком відповідають наявним і потенційним загрозам у цій сфері. Недосконаліми є державний нагляд та контроль за дотриманням законодавства, координація діяльності центральних та місцевих органів виконавчої влади у сфері транспортної безпеки [4].

Формування безпеки дорожнього руху є складним безперервним процесом, який потребує відповідного безперервного контролю та поточних заходів щодо поліпшення умов руху. Поточні заходи безпосередньо потребують створення відповідних проектів керуючих систем [1].

Проблеми у сфері транспортної безпеки мають вирішуватись комплексно і системно, оскільки транспортна безпека - системне поняття, що включає в себе окремі самостійні сектори або ж види безпеки, зокрема безпеку людей, вантажу, транспортних засобів та об'єктів транспорту, а також екологічну, економічну, військову, пожежну, санітарну, інформаційну, хімічну, бактеріологічну, радіаційну та інші види безпеки [4].

Підсумовуючи зазначимо, що, за результатами загальноукраїнського опитування громадян, більшість людей не задоволена ситуацією з безпекою на дорогах. Головним фактором ризику на дорогах є людський чинник. Головною передумовою транспортної безпеки є усвідомлення владою важливості транспортної безпеки як для національної безпеки України, так і для інтересів суспільства. Формування безпеки дорожнього руху є важливим завданням влади, але це складний процес, який потребує безперервного контролю та поточних заходів щодо поліпшення умов руху.

Список використаних джерел:

1. Мельниченко О. І. Безпека дорожнього руху як об'єкт дослідження і постійного забезпечення / О. І. Мельниченко, С. П. Кішка // Управління проектами, системний аналіз і логістика: Науковий журнал. – 2012. – № 10. – С. 146–149.

2. Товстуха С. О. Актуальні питання щодо удосконалення державно-управлінських механізмів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні / С. О. Товстуха // Державне управління: удосконалення та розвиток. – 2010. – № 12.

3. Степанов О. В. Сучасні причини виникнення проблем безпеки дорожнього руху / О. В. Степанов. // Вестник ХНАДУ. – 2015. – № 68. – С. 118–122.

4. Сапронов О. С. Основні напрями забезпечення транспортної безпеки України / О. С. Сапронов // Вісник Національної академії державного управління. – 2009. – № 4. – С. 87–95.

Олейник Дмитро Анатолійович

заступник начальника регіонального сервісного центру МВС України в Донецькій області

ОРГАНІЗАЦІЙНІ ТА ПРАКТИЧНІ ЗАХОДИ РЕГІОНАЛЬНОГО СЕРВІСНОГО ЦЕНТРУ МВС УКРАЇНИ В ДОНЕЦЬКІЙ ОБЛАСТІ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Постановою Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 2015 року № 889 в Україні утворені як юридичні особи публічного права територіальні органи з надання сервісних послуг Міністерства внутрішніх справ. Метою їх діяльності є комфортне, зручне, якісне та швидке обслуговування громадян з питань, які стосуються реєстрації (перереєстрації) транспортних засобів, видачі (обміну) посвідчень водія, в тому числі міжнародного зразка, видачі довідок про відсутність (наявність) судимості, видачі іншої спеціальної та бланкової продукції, надання довідкової інформації з цих питань по зразку Європейського стандарту тощо.

З листопада 2015 року на території Донецької області функціонують 5 територіальних сервісних центрів у містах Маріуполь, Волноваха, Покровськ, Бахмут, Краматорськ, які підпорядковані Регіональному сервісному центру МВС в Донецькій області, що підпорядкований Головному сервісному центру МВС України.

Штатна чисельність працівників сервісних центрів Донецької області складає 134 працівника, в тому числі 39 працівників регіонального сервісного центру.

З початку року працівниками сервісних центрів регіону проведено реєстрацію 2909 транспортних засобів, в тому числі 1972 легкових автомобілів, 234 вантажних автомобілів, 52 автобусів (мікроавтобусів), 131 мотоциклів, 239 мопедів, 2 трициклів, 242 причепів, 37 напівпричепів.

Видано 16138 свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів, 175 тимчасових реєстраційних талонів, 8803 посвідчень водія (в тому числі 112 посвідчень міжнародного зразка), прийнято 17561 теоретичних та практичних іспитів для отримання посвідчення водія, укладено 7824 договорів купівлі-продажу транспортних засобів. Також громадянам видано 11119 довідок про відсутність (наявність) судимості.

Разом з фахівцями експертної служби, які беруть участь у проведенні державної реєстрації (перереєстрації) транспортних засобів виявлено 19 транспортних засобів з підробленими номерами вузлів та агрегатів транспортних засобів, 9 автомобілів, що знаходяться у розшуку, 2 підроблених свідоцтв про реєстрацію транспортного засобу, 1 підроблене посвідчення водія, 6 фактів підробки інших документів, встановлено 13 осіб, які знаходяться у розшуку.

На території Донецької області працюють 69 учбових організацій по навчанню кандидатів у водії.

Перебуває на обліку 61 торгівельна організація, в тому числі 23 філії, що реалізують автотранспорт, з них 43 торгівельні організації діяльність не проводять.

На території області зареєстровано 14 суб'єктів обов'язкового технічного контролю, які здійснюють перевірку технічного стану транспортних засобів. Вказаним суб'єктам видано 8650 бланків протоколів ОТК. Проведено 8828 моніторингових транспортних засобів суб'єктів ОТК, при цьому порушень проведення технічного контролю суб'єктами обов'язкового технічного контролю не виявлено.

Перебувають на обліку 94 організації та установи, що займаються перевезенням небезпечних вантажів, в яких зареєстровано 375 транспортних засобів. Працівниками регіонального та територіальних сервісних центрів видано 250 свідоцтв про допуск зазначених транспортних засобів до перевезення небезпечних вантажів.

Також працівниками регіонального сервісного центру, після прийняття іспитів, видано 9 свідоцтв про навчання уповноважених з питань перевезення небезпечних вантажів та 115 ДОПНВ-свідоцтв про підготовку водіїв.

Керівництвом та працівниками сервісних центрів проведено 22 виступи на телеканалах, 1 виступ на радіоканалах, 4 брифінгів, здійснено 14 прес-релізи та інтерв'ю, розміщено 5 статей у друкованих засобах масової інформації, оприлюднено на офіційному сайті 24 інформації, на сторінці РСЦ та Facebook 65, розповсюджено 99 інформацій в інших інтернет-виданнях.

З метою забезпечення комфортного, якісного та своєчасного обслуговування громадян, надання їм можливості отримати сервісні послуги за місцем мешкання, без переїзду до територіальних сервісних центрів, які знаходяться на видаленій відстані від великих міст регіону, на території держави запроваджено діяльність мобільних сервісних центрів.

Мобільні сервісні центри виїжджають до видалених місць та районів регіону згідно розробленого щомісячного графіку, який складається на підставі письмових заявок (листів), у тому числі за допомогою електронного або факсимільного зв'язку, від керівників органів місцевого самоврядування з проханням забезпечити виїзд МСЦ у той чи інший день, інформацією про кількість заявок від громадян на отримання послуг (із зазначенням назв послуг), підтвердженням готовності к підключенню до електромережі та мережі Інтернет.

Мобільний сервісний центр надає послуги громадянам у середу, четвер та п'ятницю, при цьому час роботи визначається залежно від відстані населеного пункту, до якого буде здійснено виїзд.

До функцій мобільного сервісного центру входить реєстрація (перереєстрація) транспортних засобів, заміна посвідчень водія, видача міжнародних посвідчень водія, прийом запитів на отримання довідок про відсутність (наявність) судимості.

Детальніша інформація про функціонування мобільного сервісного центру на території регіону розміщена на сайті РСЦ МВС в Донецькій області.

З початку поточного року працівники мобільного сервісного центру здійснювали обслуговування громадян у смт. Мангуш, смт. Нікольске,

м. Вугледар, м. Добропілля, м. Олександрівка, м. Дружківка, м. Лиман, смт. Миколаївка, м. Світлодарськ, смт. Міронівський, м. Сіверськ, а також у місті Авдіївка.

Керівництвом органів місцевого самоврядування області до Регіонального сервісного центру було надано заявки про надання 459 послуг громадянам, працівниками мобільного сервісного центру надано 579 послуг, в тому числі здійснено 255 операцій, пов'язаних з реєстрацією (перереєстрацією) транспортних засобів, 64 операцій, пов'язаних із заміною посвідчення водія, прийнято 259 запитів на отримання довідок про відсутність (наявність) судимості, видано 1 посвідчення водія міжнародного зразка.

З метою подальшого вдосконалення системи сервісних центрів МВС, комфортного і якісного обслуговування громадян та надання послуг, в діяльність сервісних центрів Донецької області впроваджено позитивні інноваційні проекти.

За ініціативи керівництва РСЦ МВС в Донецькій області здійснений запуск нового виду зв'язку та засобу консультування громадян – через мобільний додаток Viber.

Починаючи з січня, з понеділка по п'ятницю, з 10:00 до 12:00 год. усі громадяни мають змогу отримати оперативну консультацію працівників регіонального сервісного центру з питань надання державних адміністративних послуг, які надають сервісні центри МВС. Питання адресуються повідомленнями на телефонний номер +38(050)7372156.

Список використаних джерел:

1. Про утворення територіальних органів з надання сервісних послуг Міністерства внутрішніх справ; Кабінет Міністрів України; Постанова, Перелік від 28.10.2015 № 889 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/889-2015-%D0%BF> (дата звернення: 08.05.2018).

Пилипенко Євгенія Олексіївна

старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

ДОПУСК ВОДІЯ ДО КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ З УРАХУВАННЯМ ЙОГО ВІКОВИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ

Відповідно до Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, водієм є особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія відповідної категорії.

З метою визначення здатності кандидатів у водії і водіїв до безпечного керування транспортними засобами проводиться медичні огляди. Їх періодичність та порядок визначається окремим нормативно-правовим актом (Положенням про медичний огляд кандидатів та водіїв транспортних засобів,

затвердженим спільним наказом МОЗ та МВС України від 31 січня 2013 року № 65/80). Зокрема, періодичному медичному огляду підлягають водії транспортних засобів для підтвердження права на керування транспортним засобом:

віком до 55 років (включно) - один раз на 10 років;

віком від 56 до 75 років (включно) - один раз на 3 роки;

віком від 76 років і більше - один раз на рік.

Тобто, зі збільшенням віку водія збільшується періодичність проходження ним медичного огляду з метою визначення придатності особи до безпечного керування транспортними засобами. Зменшення проміжків часу між медичними оглядами «водіїв-пенсіонерів» є логічним та вкрай необхідним, враховуючи ту кількість дорожньо-транспортних пригод, яка вчиняється в Україні за вини водіїв похилого віку у зв'язку з погіршенням їх стану здоров'я.

Так, широкого резонансу набула дорожньо-транспортна пригода, що трапилась 17 квітня 2018 року у м. Кривому Розі за участі 67-річного водія, що мав важке онкологічне захворювання. Внаслідок ДТП 11 осіб загинуло та 18 отримали тілесні ушкодження різного ступеня тяжкості.

Вже за тиждень, а саме 24 квітня 2018 року у м. Кривому Розі знову трапилась дорожньо-транспортна пригода з летальними наслідками. Автомобіль 72-річного водія, у якого, під час керування транспортним засобом, трапився серцевий напад, перетнувши смугу зустрічного руху, з'їхав з проїзної частини та здійснив наїзд на дерево. Водій від отриманих тілесних ушкоджень загинув на місці пригоди.

13 травня 2018 року у м. Кривому Розі знову трапилась дорожньо-транспортна пригода за вини 66-річного водія-пенсіонера, який не впорався з керуванням транспортного засобу та здійснив наїзд на опору лінії електричних мереж. Водія з черепно-мозковою травмою було госпіталізовано до місцевої лікарні.

Слід зазначити, що законодавчо закріплене збільшення періодичності проходження медичного огляду водіїв щодо придатності до керування транспортними засобами в Україні відповідає міжнародним та європейським стандартам у сфері безпеки дорожнього руху.

Зокрема, згідно з Директивою 2006/126/ЄС про посвідчення водія в державах-членах ЄС медичний огляд водіїв для допуску їх до керування транспортними засобами здійснюється з періодичністю 10-15 років з урахуванням національного законодавства, та частіше (кожна держава-член ЄС визначає для себе окремо) для осіб, що досягли 50-річного віку.

Наприклад, у Литві водії віком до 55 років здійснюють медичний огляд 1 раз в 10 років, у віці від 56 до 69 років – 1 раз у 5 років, у віці від 70 до 79 років – 1 раз в 2 роки, у віці понад 80 років – 1 раз в 1 рік.

Проте, лише тільки наявність нормативно-правового акту, що регламентує необхідність проходження періодичного медичного огляду водіїв без встановлення конкретної відповідальності за його невиконання не зможе примусити особу пройти медичне обстеження і тим самим своєчасно виявити тих водіїв похилого віку, що мають серйозні проблеми зі здоров'ям та

попередити факт керування ними транспортними засобами з метою забезпечення безпеки дорожнього руху.

На сьогодні чинним законодавством України у сфері транспортної безпеки не передбачена ані зобов'язаність водія мати при собі медичну довідку щодо придатності до керування транспортним засобом, ані адміністративна відповідальність за її відсутність.

У зв'язку з цим, задля попередження можливості керування транспортним засобом особою, яка за станом свого здоров'я не може бути допущена до цього та забезпечення безпеки дорожнього руху для кожної категорії його учасників вважаємо за необхідне:

1) враховуючи вимоги розпорядження КМУ від 28 березня 2018 року № 231-р «Про затвердження плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року» щодо розроблення єдиної Національної бази даних дорожнього руху, створити єдину базу даних щодо виданих медичних довідок кандидатам у водії та водіям транспортних засобів;

2) для осіб, старших за 56 років термін дії посвідчення водія обмежити терміном дії медичної довідки. Тобто, незважаючи на те, що Національне посвідчення водія України на право керування транспортними засобами відповідної категорії дійсне протягом 30 років з дати його видачі, вважати його недійсним у випадку закінчення терміну дії медичної довідки аж до проходження чергового періодичного огляду та видачі нової медичної довідки щодо придатності до керування транспортним засобом;

3) встановити адміністративну відповідальність за керування недійсним посвідченням водія (у випадку непроходження періодичного медичного огляду в установленій чинним законодавством строк) за ч. 1 ст. 126 КУпАП. При цьому стягнення не може бути накладене за відсутність при собі відповідного документу. Цей факт обов'язково має бути перевірений суб'єктом владних повноважень за Національною базою даних і лише у разі підтвердження, що водій не пройшов медичний огляд можуть застосовувати адміністративні санкції.

Таким чином, усунення з процесу дорожнього руху водіїв, які за станом здоров'я не можуть безпечно керувати транспортними засобами, зможе якісно змінити стан дорожньо-транспортного травматизму в Україні та зберегти не одне людське життя.

Список використаних джерел:

1. Про Правила дорожнього руху: постанова КМУ від 10 жовтня 2001 року № 1306. Офіційний вісник України. 2001. № 41. Ст. 1852.

2. Директива Європейського Парламенту і Ради 2006/126/ЄС від 20 грудня 2006 року про посвідчення водія. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/media/uploaded-files/2006126es.pdf>

3. Положенням про медичний огляд кандидатів та водіїв транспортних засобів: наказ МОЗ та МВС України від 31 січня 2013 року № 65/80. Офіційний вісник України. 2013. № 17. Ст. 589.

4. Про затвердження плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: розпорядження КМУ від 28 березня 2018 року № 231-р. Урядовий кур'єр. 2018. № 72.

5. Посвідчення водія на право керування транспортними засобами: європейський досвід та рекомендації для України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.slideshare.net/MOZukr/ss-77565982>

Пузань Катерина Володимирівна

курсант факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Буга Ганна Сергіївна

доцент кафедри юридичних дисциплін факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

ПРЕВЕНТИВНІ ЗАХОДИ ЩОДО ПОПЕРЕДЖЕННЯ ДИТЯЧОГО ДОРОЖНЬОГО ТРАВМАТИЗМУ

Автомобілізація є об'єктивним досягненням цивілізації, без якого неможливо життя сучасного суспільства. Одним з наслідків цього процесу є ускладнення дорожнього руху і підвищення рівня аварійності. Особливе занепокоєння викликає зростання кількості ДТП з участю дітей. За даними ВООЗ, щороку майже 1,3 млн. людей гинуть в дорожніх аваріях, в день - більше 3 тис. осіб. Економічні наслідки дорожнього травматизму становлять 1-3% від ВВП країн світу. Дорожньо-транспортні пригоди (ДТП) дають до 25% смертельних випадків. Діти від ДТП частіше гинуть не лише через тяжкість пошкоджень, а через невчасність надання першої медичної допомоги.

Тому особливого значення набувають розробка і реалізація профілактичних заходів, які б дозволили максимально використати організаційні і правові ресурси для попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму та нейтралізації його шкідливих наслідків.

Здійснення ефективної профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму передбачає проведення цілеспрямованих наукових досліджень, які б забезпечили вдосконалення чинного законодавства і розробку рекомендацій для практичного застосування.

Питання безпеки дорожнього руху і профілактики правопорушень досліджували К.К. Афанасьєв, Ю.П. Битяк, В.Т. Білоус, В.К. Гіжевський, Е.Ф. Демський, О.М. Джужа, М.М. Долгополова, В.В. Доненко, В.В. Єгупенко, В.І. Жульов, Р.А. Калюжний, С.В. Ківалов, Т.О. Коломоєць, В.К. Колпаков,

А.Т. Комзюк, О.В. Кузьменко, Д.М. Лук'янець, В.В. Лук'янов, Г.М. Максимов, І.Г. Маландін, В.В. Новиков, О.І. Остапенко, В.Й. Развадовський, О.П. Рябченко, І.К. Шахріманьян, Х.П. Ярмакі та інші.

В дорожньому русі неповнолітній може поводитися небезпечно (неправильно) через: 1) невміння прогнозувати дорожню обстановку (неусвідомлений ступінь небезпеки); 2) незнання заходів забезпечення безпечного руху; 3) відсутність навичок виконання безпечних дій; 4) небажання (зневага) виконувати безпечні дії; 5) підпорядкування небезпечним звичкам поведінки на дорозі; 6) неусвідомлене наслідування інших осіб (нерідко батьків, старших товаришів), які порушують правила безпеки руху; 7) невміння діяти безпечно в навколишньому середовищі або дорожній обстановці, що різко (раптово) змінюється, (стихийне лихо, відключення освітлення, різка зміна погодних умов (заливний дощ, снігопад і т.д.), виникнення аварійної ситуації (через дії інших учасників дорожнього руху) і т.і.); 8) недисциплінованість, втрата пильності [1].

Дитячий травматизм - сфера уваги всіх, в першу чергу держави, органів внутрішніх справ, освіти, охорони здоров'я, дошкільних закладів, школи, спортивних організацій, водіїв усіх видів транспорту і, насамперед, сім'ї. Найважливішими заходами його профілактики є контроль за вчинками дітей з боку дорослих, усунення з поля зору дітей небезпечних предметів - ножів, ножиць, гострих палиць та спиць, сірників, хімічних речовин, ліків, заборона гратись на вулицях, купатися без нагляду дорослих та інше [2].

Якщо дитина бачить, як старші порушують правила вуличного руху, легковажно ставляться до рекомендацій, то марно вимагати від неї чогось іншого, адже діти перш за все беруть приклад з дорослих. Лише спільні зусилля батьків, учителів, вихователів, працівників громадських організацій зможуть забезпечити позитивний ефект у боротьбі з транспортним травматизмом [3].

Дорожньо-транспортний травматизм вимагає значної уваги з боку держави за контрольно-регулюючими органами, а також уваги водіїв та пішоходів. Благоустрій доріг, виготовлення автотранспортних засобів підвищеної стійкості та опірності з безпечним керуванням, обов'язкове користування поясами безпеки, суворе дотримання правил руху, технічна справність автомобілів, рівень кваліфікації водіїв - все це складові профілактики дорожньо-транспортного травматизму

Суб'єктами профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму є державні та недержавні структури, що на виконання свої завдань здійснюють діяльність (беруть участь) щодо забезпечення безпеки дітей у дорожньому русі, діючи з іншими суб'єктами профілактики у взаємодії або підпорядкуванні.

Однак, незважаючи на ґрунтовність і обсяг робіт, багато питань у цій сфері залишаються дискусійними і потребують теоретичного оновлення, законодавчого реагування, врахування у правозастосуванні.

Список використаних джерел:

1. Шостак В. Профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму [Електронний ресурс] / Вікторія Шостак // Класна оцінка - освітній портал. – 2016. – Режим доступу до ресурсу: <http://klasnaocinka.com.ua/uk/article/profilaktika-dityachogo-dorozhno-transportnogo-tra.html>.
2. Травматизм в невиробничій сфері [Електронний ресурс]. – 2011. – Режим доступу до ресурсу: https://otherreferats.allbest.ru/life/00151912_0.html
3. Веселов М. Ю. Фактори, що детермінують дитячий дорожньо-транспортний травматизм / Веселов М. Ю. // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності : зб. наук. праць. – 2006. – № 1. – С. 138–148.

Ревенко Олена Дмитрівна

курсант факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Буга Ганна Сергіївна

доцент кафедри юридичних дисциплін факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ, ПОВ'ЯЗАНІ ІЗ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯМ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

В ході сучасності, досить швидко розвивається не лише освіта, медицина, будівництво, а й транспортні засоби і дорожня інфраструктура. Розвиток транспорту є, насамперед, розвитком усього суспільства. Основними видами транспорту є: водний, залізничний, трубопровідний і повітряний.

Проблема з безпекою на дорогах є важливою для суспільства та держави. Минулого року на українських дорогах загинуло понад 4000 та постраждало 31600 осіб. Ця трагічна статистика є результатом небезпечної поведінки учасників дорожнього руху, якості дорожньої інфраструктури та найголовніше - браку ефективної системи менеджменту у питаннях безпеки на дорогах [1].

З появою автомобілів, виникло питання, як забезпечити безпеку їх руху та безпеку пішоходів. Для цього були створені правила дорожнього руху, які обов'язкові для виконання всіма учасниками дорожнього руху. Вони встановлюють єдиний порядок руху на всій території України. Виконання цих правил – запорука у збереженні свого життя на дорозі [2].

Проблема безпеки дорожнього руху носить багатогранний характер, безпосередньо пов'язана з економічною та соціальною сферами життя суспільства. З усією певністю можна сказати, що від рівня дозволення цієї проблеми багато в чому залежить стабільність нашого суспільного організму, його нормальне функціонування. Попередження автотранспортних злочинів, зниження тяжкості їх наслідків, ефективне усунення причин і умов, що

впливають на аварійність, покарання винних за їх вчинення, припускають комплексне рішення одночасно соціально-економічних, організаційних, ідейно-виховних, технічних і ряду інших проблем з урахуванням різноманіття і складності тих процесів і явищ, які пов'язані з дорожнім рухом і можуть вплинути на рівень його безпеки. Не менш важливим є правильне застосування норм адміністративного та кримінального законодавства про відповідальність за аналізовані правопорушення, матеріальних санкцій відповідно до чинного цивільного законодавства проти власника джерела підвищеної небезпеки. Темпи розвитку автомобільного транспорту в нашій країні досить високі і перевершують відповідні показники для багатьох країн світу. Якщо врахувати, що в даний час автомобілями перевозиться велика частина всіх вантажів і пасажирів, то стає зрозумілою необхідність безперебійної та безпечної роботи цього виду транспорту, максимального зниження негативних наслідків масової автомобілізації. Інтереси захисту суспільства від тяжких наслідків аварійності вимагають активного використання всього комплексу попереджувальних засобів, у тому числі заходів кримінально-правового впливу. У зв'язку з цим виникає необхідність більш глибокого і системного аналізу посягань на безпеку роботи транспорту. Зростання аварійності на транспорті став турбувати наше суспільство з початку 60-х років, як і в більшості країн, що вступили на шлях інтенсивної автомобілізації. Цей факт не залишився непоміченим, почалася розробка комплексу загальнодержавних заходів підвищення безпеки роботи автотранспорту. Пізніше приймається ряд нормативно-правових актів, ДСТУ, зокрема, за активної і пасивної безпеки доріг, формуються відомчі служби безпеки руху. По суті з початку 80-х років складається щодо ефективна система заходів у сфері організації руху. Завдяки вжитим заходам, вдалося зменшити кількість загиблих і поранених на дорогах, намітилася в цей час і тенденція до зниження тяжкості дорожніх пригод. Це породило ілюзію, ніби-то намічений комплекс заходів у цілому ефективний і система забезпечення безпеки дорожнього руху функціонує нормально [3].

Статистичні дані свідчать про те, що більше всього людей гине, стає інвалідами та хворими від безпосередньої небезпеки природного, техногенного, антропогенного, біологічного, соціального походження. Так, щорічно в Україні виникає понад 50 тис. пожеж, під час яких гинуть сотні людей. Ще вищий показник гибелі від дорожньо-транспортних аварій. В останні роки на дорогах України щорічно відбуваються десятки тисяч автомобільних аварій та катастроф. На автомобільному транспорті лише за рік виникає близько 40 тисяч дорожньо-транспортних подій, гине більше 6000 осіб, травмується більше 42 тисяч осіб [2].

Безпека дорожнього руху - це комплекс та система правил, заходів і засобів, що забезпечують умови безпечного дорожнього руху, які спрямовані на захист і збереження життя і здоров'я активним та пасивним учасникам дорожнього руху, а також, захист і збереження довкілля та майна. Ця система включає:

- 1) навчання, тестування та ліцензування водіїв (*система надання*

водійських посвідчень);

2) навчання, тестування, ліцензування персоналу навчальних закладів з підготовки водіїв та нагляд за їх діяльністю;

3) забезпечення можливості надання першої медичної допомоги та швидкої медичної допомоги на дорогах;

4) забезпечення відповідності конструкції нових транспортних засобів вимогам безпеки і екологічної безпеки та нагляд за їх дотриманням;

5) забезпечення відповідності технічного стану транспортних засобів вимогам безпеки у процесі їх експлуатації і нагляд за їх дотриманням;

6) організація дорожнього руху та дорожньої інфраструктури (включаючи місця зупинок для відпочинку, харчування, заправлення паливом чи електроенергією, технічної допомоги тощо);

7) забезпечення відповідності доріг загального користування і оснащення їх технічними засобами для організації дорожнього руху вимогам безпеки і нагляд за їх дотриманням;

8) забезпечення підтримування відповідності технічного стану доріг загального користування і технічних засобів для організації дорожнього руху вимогам безпеки і нагляд за їх дотриманням;

9) нагляд за дорожнім рухом;

10) правове забезпечення учасників дорожнього руху (розроблення і супровід законодавчих і нормативних документів та правил);

11) юридичне забезпечення учасників дорожнього руху (оформлення і надання вихідних даних для покарання порушників, судових справ, співпраця із громадськістю та державними установами);

12) надання вихідних даних для систем страхування;

13) інтегрована інформаційна система;

14) реєстрування та облік транспортних засобів;

15) реєстрування та облік ліцензій (водійських посвідчень);

16) реєстрування та облік навчальних закладів, викладачів і інструкторів;

17) реєстрування та облік порушень Правил дорожнього руху;

18) реєстрування та облік дорожньо-транспортних пригод із різними ступенями тяжкості;

19) система інформування учасників дорожнього руху;

20) статистичний аналіз та дослідження для постійного вдосконалення системи з підтримування безпеки дорожнього руху на належному рівні;

21) система навчання і популяризації Правил дорожнього руху та кодексу поведінки на дорогах серед широких мас населення (у тому числі, і у дошкільних закладах) [4].

Отже, виходячи з вказаного, можна зазначити, що безпека дорожнього руху - це правила, яких потрібно дотримуватися для збереження власного життя. В останній час в Україні багато уваги приділяється питанням забезпечення безпеки дорожнього руху. Такі дії носять як нормативний, так і адміністративно – сервісний, превентивний характер. Разом із тим існує безліч

реагування там, де цей показник високий. У той же час мінімальні значення та тенденція до зниження можуть говорити про те, що впроваджуються заходи, які є ефективними і ситуація на дорогах поліпшується, тож ми наводимо наші розрахунки за формулою 1 саме цього показника.

Тяжкість наслідків ДТП за їх видами

Певним чином кожний вид ДТП є відображенням ситуативних дій учасників дорожнього руху та перебігом пригоди за конкретної дорожньої ситуації. З таблиці 1 можна бачити, що показники тяжкості знижується майже по всіх видах ДТП, окрім «наїзд на транспортний засіб, що стоїть» (9,4 -9,6) Найвища тяжкість наслідків в усі роки спостерігається у таких видах ДТП, як «наїзд на пішохода» (15,3-12,9) та «наїзд на велосипедиста» (16,1-13,7). Події на Україні в останні роки не вплинули на загальний тренд – на дорозі страждають і гинуть, в першу чергу, не захищенні ніяким чином пішоходи і велосипедисти. Такі види ДТП, як «перекидання» та «наїзд на перешкоду» можна оцінювати як такі, у яких водій не впорався з керуванням і у цих видах ДТП коефіцієнт тяжкості майже однаковий і становить відповідно 11,3 та 11,4. Зниження цих коефіцієнтів в останні роки говорить про насичення споживчого ринку авто більш досконалим транспортними засобами стосовно активної, пасивної та післяаварійної безпеки. Так само, низький показник тяжкості наслідків ДТП такого виду як «зіткнення» також може вказувати на прогрес в частині поліпшення пасивної безпеки автомобілів.

Таблиця 1. Тяжкість наслідків ДТП за їх видами

Вид ДТП	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017(8)
Зіткнення	7,5	8,1	7,1	7,7	6,9	5,9	5,5
Перекидання	12,4	12,7	12,2	13,3	14,4	11,4	10,8
Наїзд на транспортний засіб, що стоїть	9,4	9,2	9,6	8,8	9,7	9,6	7,8
Наїзд на перешкоду	14,1	15,2	14,5	15,9	14,1	11,3	11,8
Наїзд на пішохода	15,3	16,1	15,9	16,8	15,3	12,9	11,3
Наїзд на велосипедиста	16,1	18,1	16,8	15,2	14,9	13,7	11,5
Інші ДТП	6,1	6,1	6,9	9,3	8,7	5,5	4,8
Середні значення	11,4	12,0	11,4	12,1	11,2	9,2	8,3

Оцінка тяжкості наслідків ДТП за територіальними утвореннями

При оцінці тяжкості наслідків ДТП за територіальними утвореннями України, ми спостерігаємо зниження тяжкості наслідків ДТП, як у цілому по Україні, так і майже в усіх регіонах окрім Чернівецької обл., де за 6 років зафіксоване зростання показника з 16,5 до 17,0. У 2016 р. це був найвищий

показник з поміж усіх областей. При середньому значенні по Україні 9,2, у 2016 році показник перевищено у таких областях як, Вінницькій – 12,8, Житомирській – 10,5, Закарпатській – 11,8 Івано-Франківській – 11,9, Кіровоградській – 10,2, Миколаївській – 10,4, Полтавській – 10,6, Рівненській – 14,0, Хмельницькій – 9,7, Чернігівській – 13,2, Черкаській – 9,4. Неблагополучним видався 2012 р., коли були зафіксовані найвищі показники у цих же самих областях, та й по Україні в цілому – 12,0. Зокрема, найвищі показники були у Вінницькій – 23,1, Житомирській – 23,4 і Рівненській – 24,4 областях, де на дорогах гинула кожна п'ята людина.

Таблиця 2. Тяжкість наслідків ДТП за територіальними утвореннями

Регіон, область	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017(8)
АР Крим	11,0	12,1	12,1	12,2			
Вінницька	18,2	23,1	16,7	20,7	20,0	12,8	10,5
Волинська	16,3	14,6	11,1	13,3	12,7	10,5	8,4
Дніпропетровська	9,8	9,7	9,9	9,8	9,8	7,2	6,9
Донецька	8,4	8,5	8,9	9,7	11,3	7,6	5,9
Житомирська	18,9	23,4	19,1	15,4	13,3	13,0	11,5
Закарпатська	12,2	11,0	15,6	15,1	13,9	11,8	9,2
Запорізька	12,5	15,3	12,0	12,1	10,7	9,7	7,2
Івано-Франківська	19,1	21,3	16,1	17,6	14,0	11,9	10,9
Київська	15,0	15,1	16,0	13,9	12,9	12,5	12,4
Київ	6,8	7,5	5,9	8,9	4,9	3,9	4,7
Кіровоградська	15,8	19,0	17,6	18,5	14,8	10,2	8,7
Луганська	9,1	9,5	10,4	11,6	12,3	6,6	4,2
Львівська	10,4	10,7	10,4	10,9	9,4	8,7	7,9
Миколаївська	13,7	14,3	13,6	14,1	9,2	10,4	7,8
Одеська	9,4	8,9	9,6	9,1	8,1	7,4	8,3
Полтавська	13,3	13,7	12,5	12,7	14,6	10,6	7,5
Рівненська	17,9	24,4	17,8	20,2	18,7	14,0	10,0
Сумська	11,8	10,8	10,5	10,7	9,2	8,9	8,2
Тернопільська	18,0	19,6	13,6	13,3	13,7	9,0	6,4

Харківська	8,4	8,5	8,6	8,9	7,7	5,7	5,8
Херсонська	14,4	15,3	14,7	18,3	14,1	8,1	11,8
Хмельницька	15,5	16,5	11,6	13,0	14,6	9,7	8,2
Черкаська	15,2	18,5	16,2	16,4	13,8	9,4	9,2
Чернігівська	13,6	16,6	18,5	14,7	16,0	13,2	11,8
Чернівецька	16,5	16,5	13,1	12,7	14,7	17,0	14,5
Севастополь	6,9	5,7	6,1	5,6			
Середні значення	11,4	12,0	11,4	12,1	11,2	9,2	8,3

Оцінка тяжкості наслідків ДТП на національних і міжнародних дорогах України

При оцінці тяжкості наслідків ДТП, до аналізу ми узяли показники аварійності на національних і міжнародних дорогах України. Як видно з таблиці 3 зростання показника спостерігається на таких дорогах, як Н-01, Н-08, Н-10, Н-11, Н-14, Н-17, Н-22, Н-23, М-01, М-05, М-16, М-27. З названих доріг необхідно виділити такі дороги, як Н-17 Львів–Радехів–Луцьк де, коефіцієнт тяжкості ДТП зріс з 13,9 до 26,6, тобто, майже у 2 рази, та М-27 Одеса–Іллічівськ, при довжині дороги 14,0 км коефіцієнт тяжкості ДТП зріс з 7,4 до 10,5. Як зазначалося вище, в Україні тяжкість наслідків ДТП становить 9,2, і як можна бачити у 2016 р він удвічі був вищий на дорогах Н-10 (19,6), Н-14 (20,7) Н-15 (18,8), Н-17 (26,6), Н-18 (26,9), Н-22 (26,9), Н-23 (19,5), М-01 (27,3), М-02 (20,7), М-05 (23,6), М-07 (20,3), М-19 (18,4). З цього переліку високою тяжкістю наслідків ДТП виділяються дороги орієнтовані до західних кордонів України.

Таблиця 3. Тяжкість наслідків ДТП на національних і міжнародних дорогах України

Індекс, номер і назва дороги	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017(8)
Н-01 Київ - Знам`янка	16,7	19,2	13,5	20	12	17,7	6,7
Н-03 Житомир – Чернівці	19,9	19,5	11	12,9	13,5	15,6	15,5
Н-07 Київ - Суми - Юнаківка (на Курськ)	20,8	15,7	13,2	15,7	17	10,8	13,5
Н-08 Бориспіль - Дніпропетровськ - Запоріжжя	14	22	17,6	11,4	20,8	16,6	18,6
Н-09 Мукачеве - Івано-Франківськ - Рогатин - Львів	23,1	12,3	13,5	15	13,9	14,6	12,0
Н-10 Стрий - Івано-Франківськ - Чернівці - Мамалига	18,9	25,2	18,9	14,6	15,5	19,6	19,7

Н-11 Дніпропетровськ - Миколаїв	15,9	12,8	23,5	34,7	7	17,1	13,0
Н-12 Суми – Полтава	17,5	25,6	22,4	8,5	14,5	10,3	6,1
Н-14 Олександрівка - Кіровоград – Миколаїв	16,7	28,6	15,7	34,9	12	20,7	20,0
Н-15 Запоріжжя – Донецьк	27	14,3	4,7	25	20,8	18,8	16,7
Н-16 Золотоноша-Черкаси -Сміла - Умань	25,4	18,2	10,3	22,2	19,2	16,5	20,0
Н-17 Львів - Радехів - Луцьк	13,9	36	7,5	23,9	8,3	26,6	8,6
Н-18 Івано-Франківськ - Бучач - Тернопіль	18,8	21,7	20	14,7	12	21,3	14,3
Н-22 Устилуг - Луцьк - Рівне	21,7	15,4	19	16,7	16,4	26,9	6,9
Н-23 Кіровоград - Кривий Ріг - Запоріжжя	13,6	17,1	17	11,8	17,9	19,5	12,5
М-01 Київ - Чернігів - Нові Яриловичі	25,6	26,8	26,1	31,4	28,9	27,3	27,8
М-02 Кіпті - Глухів - Бачівськ (на Брянськ)	31,3	33,3	40,2	25	12,2	20,7	34,5
М-03 Київ - Харків - Довжанський	16,5	15,4	17,2	19	16,3	15,5	15,1
М-04 Знам`янка - Луганськ - Ізварине	14,4	23,3	16,5	16	19,1	13	7,0
М-05 Київ - Одеса	22,1	23,9	23,1	22,7	18,8	23,6	19,9
М-06 Київ - Чоп (на Будапешт)	22,8	22,2	25,2	20,6	18,8	17,7	13,0
М-07 Київ - Ковель - Ягодин (на Люблін)	22,3	26,9	21,1	21,6	22	20,3	12,6
М-10 Львів - Краковець (на Краків)	22,1	14,7	17,6	32,7	19,6	15,6	7,3
М-11 Львів - Шегині (на Краків)	14,7	13,2	13,8	18,8	18,8	11,3	10,8
М-12 Стрий - Тернопіль - Кіровоград - Знам`янка	18,7	28	17,6	21,3	24,6	15,6	11,4
М-13 Кіровоград - Платонове	17,4	29,4	13,2	5,9	21,9	11,8	12,1
М-14 Одеса - Мелітополь - Новоазовськ	19,2	22	18,7	16,6	13,4	15,4	16,4
М-16 Одеса - Кучурган (на Кишинів)	12	23,5	22,4	23,3	17,4	13,6	13,5
М-19 Доманове (на Брест) - Ковель - Чернівці - Теремблече	22	18,2	16,6	23,3	18,8	18,4	13,5
М-21 Житомир - Могилів-Подільський	26,7	35,4	21,2	20,4	21,7	16,4	22,4
М-22 Полтава - Олександрія	20,7	20	15,6	13,1	25	18,2	16,2
М-27 Одеса - Іллічівськ			7,4	8,8	11,8	10,5	11,1

Висновки

Попри зміни в суспільному житті з 2014 р., в Україні проблеми аварійності та значна смертність учасників дорожнього руху на дорогах продовжують бути актуальними. Через розрахунок тяжкості наслідків ДТП вдалося прослідкувати не тільки динаміку змін основних показників аварійності, але і з'ясувати, як на дорогах змінилася ситуація з аварійністю після 2014 р. Щодо аналізу показника у розрізі «територіальні утворення» визначається ризик загибелі учасників дорожнього руху в ДТП, достатність заходів із безпеки руху та дієвість контролю з боку влади у визначеному регіоні. Так само, оцінка показника на обраній дорозі може вказувати на стан її активної і пасивної безпеки, та виявляти найнебезпечні місця концентрації ДТП. Застосування показника тяжкості наслідків з урахуванням видів ДТП, як відносно самостійний індикатор ситуативних проблем на дорозі вказує на необхідність першочергової роботи з попередження ДТП з пішоходами та велосипедистами, як найменш захищеними УДР.

Список використаних джерел:

1. Трубников В. Ф., Истомин Г. П. «Травматизм при дорожно-транспортных происшествиях». – Харьков, Издательское объединение «Высшая школа», 1977, С. 68.
2. Волошин Г. Я., Мартынов В. П., Романов А. Г. «Анализ дорожно-транспортных происшествий» – М. : Транспорт, 1987, С. 64.
3. Статистика аварійності в Україні за 2011-2017 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>.

Родзін Вадим Миколайович

курсант факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Буга Ганна Сергіївна

доцент кафедри юридичних дисциплін факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

ДЕЯКІ ПИТАННЯ, ПОВ'ЯЗАНІ З ПРОФІЛАКТИКОЮ ДИТЯЧОГО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ

Згідно з даними Організації Об'єднаних Націй у світі щороку в дорожньо-транспортних пригодах гине близько 1,3 млн людей, більше 3000 на день. Понад 20 млн людей у світі внаслідок не смертельних аварій стають неповносправними, втрачають працездатність і несуть величезне соціальне навантаження на бюджети своїх країн. На жаль, наша країна перебуває серед лідерів смертності населення у дорожньо-транспортних пригодах. Аналіз статистичних даних свідчить, що за 10 місяців 2015 р. в Україні сталося 107

тис. 324 автоаварії. Зокрема постраждали 3258 дітей до 18 років і 173 дитини загинуло [1].

Питання профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, а особливо новітніх методів профілактики є завданням всього суспільства. В першу чергу така профілактика повинна забезпечуватися нормативними актами, які б передбачали чітко визначені дії водіїв, пасажирів та інших учасників дорожнього руху, що унеможлиблювали б травмування та пошкодження дітей [2].

Існує декілька причин виникнення ДТП: перехід дороги в непередбаченому місці; несподіваний вихід на дорогу; батьки рано довіряють дітям бути самостійними в дорожньому русі (на нерегульованому перехресті дітям усіх вікових груп складно оцінити небезпеку з чотирьох сторін та обрати момент переходу, коли це буде безпечно); обмежена оглядовість, невиправданий поспіх у оцінці дорожньої ситуації при переході вулиці біля зупинок. Окрема категорія учасників дорожнього руху - діти-велосипедисти. У першу чергу батьки, допускаючи дитину до велосипеда (мопеда), разом із яскравим і недешевим подарунком, повинні додати знання з безпеки руху та нагадати, що Правила дозволяють рухатися дорогою з 16 років [3].

Якщо ми візьмемо західні держави то в кожній з них чітко розроблені і застосовуються на практиці спеціальні програми профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Наприклад, у Німеччині всі суб'єкти профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму поділені на групи. Виділено групи дошкільного віку, молодшого, середнього та старшого шкільного віку, водіїв, мотоциклістів, пенсіонерів, молодих водіїв та досвідчених водіїв, водіїв вантажних та легкових автомобілів. При цьому для кожної категорії розробленості програми профілактики, всі учасники програм прослуховують спеціальні лекції, а з дітьми проводяться практичні заняття в дитячих садках та школах, де опрацьовуються всі ситуації, які можуть виникнути на дорозі [2].

Для того, щоб істотно зменшити смертність населення від дорожньо-транспортних пригод, Україні доцільно було б скористатись Шведським досвідом у вирішенні цих надзвичайно важливих питань. Так, у 1997 р. Швеція прийняла план нульової смертності "Vision Zero", сподіваючись повністю виключити смертність і травматизм внаслідок ДТП. Починаючи з 2000 р. їй вдалося скоротити кількість смертей на автодорогах наполовину. Порівняно з 1970 р., коли в ДТП загинули 38 дітей віком до семи років, у 2012 р. на дорозі загинула всього одна дитина цієї вікової групи [1].

На підставі проведеного анкетування та наукового дослідження проблем адміністративно-правової профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму пропонується такі пропозиції до регіональних програм підвищення безпеки дорожнього руху:

1. Організувати в області систему безперервної підготовки дітей до безпечної участі в дорожньому русі.

2. Провести комплекс інженерно-технічних заходів, спрямованих на створення безпечних та сприятливих умов для безпечної участі в дорожньому процесі неповнолітніх учасників.

3. Проводити роботу з формування громадської свідомості щодо проблем безпеки руху, залучення до профілактики ДДТТ якнайбільшої кількості держаних органів, установ, комерційних структур, громадських формувань, населення.

4. Проводити постійний моніторинг ефективності заходів профілактики ДДТТ [4].

З метою підвищення ефективності профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму пропонується провесні такі заходи:

- проаналізувати нормативну базу використання різних методів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму та внести пропозиції щодо внесення змін і доповнень у чинне законодавство;

- визначити рівень відповідальності кожного суб'єкт державної влади за проведення профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму), систематично заслуховувати їх звіти з метою підвищення ефективності її проведення.

- розробити базу даних новітніх методів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму та систематично її поповнювати;

- активно залучати працівників засобів масової інформації до проведення заходів спрямованих на профілактику дитячого дорожньо-транспортного травматизму, заохочувати найбільш активних з них [2].

Підсумовуючи зазначимо, щороку у дорожньо-транспортних пригодах гине велика кількість дітей. Профілактика дитячого травматизму на дорогах це завдання всього суспільства. Необхідно переймати позитивний досвід європейських держав у боротьбі з дитячим травматизмом на дорогах.

Список використаних джерел:

1. Підлипний Ю. В. Аналіз високої аварійності та смертності на автомобільних дорогах України / Ю. В. Підлипний. // Науковий вісник НЛТУ України. – 2016. – №26. – С. 252–257.

2. Дуднік О. В. Спеціальні методи профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму їх використання на практиці / О. В. Дуднік // Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка. – 2012. – № 4. – С. 56–61.

3. Проблеми попередження дитячого травматизму на дорогах [Електронний ресурс]. – 2017. – Режим доступу до ресурсу: <http://snyatyn.if.ua/31.php?cid=3409&page=1>.

4. Веселов М. Ю. Дослідження проблеми дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Донецькій області та удосконалення його профілактики / М. Ю. Веселов // Форум Права. – 2008. – № 1. – С. 65–70.

Садовнича Олександра Олександрівна

курсант факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Буга Володимир Васильович

доцент кафедри юридичних дисциплін факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ

Транспортні засоби мають великий позитивний вплив на економіку країни, створюють зручність і комфорт для людей, що не викликає жодного сумніву. Щорічно в Україні транспортом загального користування перевозиться понад 900 мільйонів тонн вантажів (у тому числі велика кількість небезпечних), понад 3 мільярди пасажирів. На залізничний транспорт припадає близько 60% вантажних перевезень, автомобільний – 26%, річковий і морський – 14%. З іншого боку, найбільша кількість надзвичайних ситуацій, особливо із тяжкими наслідками, припадає саме на транспорт, що свідчить про його високу потенційну небезпеку як галузі господарства.

Досвід останнього десятиліття довів, що в процесі реформування соціально-економічного розвитку України надання стихії ринку необмеженої свободи призвело до глибокої кризи [1].

Основними причинами недостатнього рівня забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, порівняно з відповідним рівнем країн Європейського Союзу, є :

- низький рівень дорожньої дисципліни учасників дорожнього руху та усвідомлення небезпеки наслідків її порушення, зокрема не дотримання встановленої швидкості руху та правил маневрування, ігнорування використання ременів безпеки, порушення режимів праці та відпочинку водіями;
- неналежний рівень практичного забезпечення невідворотності покарання за порушення правил дорожнього руху та усвідомлення цього учасниками дорожнього руху;
- недостатній рівень координації діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади щодо вирішення питань безпеки дорожнього руху;
- недостатність фінансування заходів, спрямованих на зниження рівня аварійності на дорогах, та відсутність системних підходів до проведення аналізу ефективності фінансування таких заходів;
- низький рівень використання сучасних методів підготовки та підвищення кваліфікації водіїв, навчання правил дорожнього руху громадян;
- недостатня ефективність системи організаційно-планувальних та інженерних заходів, спрямованих на вдосконалення організації руху транспорту та пішоходів, створення безпечних умов руху;
- низький рівень використання автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху;
- неефективність системи контролю за безпечністю транспортних засобів під час експлуатації, а стосовно некомерційних транспортних засобів – її відсутність;

– недосконалість системи оповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та надання допомоги потерпілим.

У травні 2011 року Україна офіційно приєдналася до Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху, взявши на себе певні зобов'язання щодо виконання рекомендацій Глобального плану здійснення Десятиліття. Власне схвалення Кабінетом Міністрів України Стратегії з підвищення рівня безпеки до дорожнього руху на період до 2015 року стало першим кроком на цьому шляху [2].

Як показує практика, недостатньо розробити хорошу концепцію, прийняти потрібні закони, здійснити сукупність організаційних перетворень, передбачити комплекс профілактичних заходів. Дуже важливо також забезпечити неухильне дотримання чинних на транспорті правил та безумовну реалізацію нормативно-правових приписів. Інакше – будь-які, навіть найпрогресивніші, реформи приречені на невдачу. Жоден закон не спроможний упорядкувати певну галузь або сферу суспільного життя, якщо він не виконується, не впливає на свідомість і поведінку людей, навіть досконалі схеми управління не спрацьовують без належного виконання. Провідним засобом забезпечення законності та правопорядку в сфері безпеки дорожнього руху є державний контроль. «Попри те, що з утвердженням демократії та народовладдя недержавні (самоврядні, громадські) інститути дещо потіснили державу із сфери управління публічними справами, остання залишається головним провідником адміністративного контролю. Наразі тільки держава володіє ресурсом, необхідним для комплексного, регулярного й безперервного спостереження за підконтрольними об'єктами. Тільки вона, як монополіст на засоби примусу, здатна наділити контроль потрібним ступенем обов'язковості. Врешті-решт, тільки її зусиллями можливий контроль на загальнодержавному, міжрегіональному та міжгалузевому рівнях» [3].

Виходячи зі статистики Центру безпеки дорожнього руху МВС України, 80–90% ДТП, пов'язані з людиною, а 10–20% – носять технічний характер. Такий поділ ґрунтується на припущенні, що учасник дорожнього руху повинен пристосовуватися до будь-якої ситуації, яка виникає на дорозі, компенсувати збої, що відбуваються в системі водій-автомобіль-дорога (ВАД). Однак, процес дослідження причин буде більш ефективним, якщо з'ясувати, чому людина діє помилково за певних обставин і в певній ситуації. При такому підході часто можуть бути виявлені причини в системі організації руху, організації перевезень, конструкції автомобіля тощо [4].

Серед основних напрямів підвищення рівня транспортної безпеки в Україні можна назвати такі: розробка та нормативне закріплення підвалин державної політики у сфері забезпечення транспортної безпеки; ґрунтовні наукові дослідження цієї сфери; розробка та вдосконалення вітчизняного законодавства у сфері транспортної безпеки, зокрема закону, концепції, стратегії та програми транспортної безпеки; удосконалення системи суб'єктів забезпечення транспортної безпеки, налагодження взаємодії між ними, підвищення рівня виконавчої дисципліни, удосконалення освіти і підготовки осіб, які впливають на стан транспортної безпеки (державних службовців, водіїв тощо); усунення бюрократизму, спрощення функціонування та ліквідація надмірної зарегульованості механізму забезпечення транспортної безпеки; забезпечення правового та соціального захисту осіб, до функціональних обов'язків яких входить забезпечення транспортної безпеки; забезпечення

антитерористичної безпеки на транспорті; удосконалення форм і методів забезпечення безпеки на транспорті, надання роботи в цій сфері системного характеру; підвищення ефективності профілактичної роботи, спрямованої на запобігання травматизму та підвищення рівня правосвідомості у транспортній сфері, зокрема цілеспрямована, ефективна пропаганда безпечної поведінки на транспорті серед населення; оновлення парку транспортних засобів та капітальний ремонт транспортних споруд, що перебувають в аварійному стані, а також покращення їх експлуатаційних показників; обмеження неконтрольованого зростання кількості приватного автотранспорту в країні та всебічний розвиток громадського транспорту; постійна робота із нейтралізації негативного впливу транспорту на екологію України, у тому числі шляхом використання нових технологій; удосконалення системи контролю та нагляду за функціонуванням системи забезпечення транспортної безпеки; покращення системи фінансування заходів забезпечення транспортної безпеки, пошук позабюджетних джерел коштів; удосконалення транспортної інфраструктури та системи організації руху транспорту, у першу чергу автодорожньої; розвиток можливостей розвідки і контррозвідки із метою своєчасного виявлення і нейтралізації зовнішніх загроз у сфері транспортної безпеки та визначення їх джерел тощо [5].

Зараз дуже багато проблем пов'язані саме з порушенням правил дорожнього руху. Тому вважаємо, що цьому питанню треба приділяти більше уваги. Порахуйте, скільки аварій трапляється щодня? Скільки помирає дітей, юнаків? А все це саме через неуважність, неналежну увагу до водіїв транспортних засобів, недотримання законів. Зараз в країні робиться багато заходів, щоб подолати проблеми, які виникли саме в цій сфері. Але вони є не дуже діючими. Вважаємо, що у подальшому усі ці недоліки зникнуть. Наш уряд повинен повертатися до цього питання щодня, адже це завдає як великих проблем самій країні, так і людських втрат за якими плачуть сотні матерів.

Список використаних джерел :

1. Державний контроль за дотриманням законодавства та безпека руху на транспорті [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: https://www.google.de/url?sa=t&source=web&rct=j&url=http://www2.lvduvs.edu.ua/documents_pdf/visnyky/nvsy/03_2011/11saornt.pdf&ved=2ahUKEwi89vPI7fXaAh
2. Сучасні причини виникнення проблем на дорозі [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://cyberleninka.ru/article/v/suchasni-prichini-viniknennya-problem-bezpeki-dorozhnogo-ruhu>.
3. Актуальні проблеми сучасного контролю транспортного руху [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://applaw.knu.ua/index.php/arkhiv-nomeriv/1-1-2012/item/34-aktualni-problemy-derzhavnoho-kontrolyu-u-sferi-bezpeky-dorozhnoho-rukhu-huzhii-t-o>.
4. Актуальні проблеми сучасного контролю за транспортними засобами [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: https://www.google.de/url?sa=t&source=web&rct=j&url=http://applaw.knu.ua/index_f61efd499b38ed4fde28f1b236fe746c&ved=2ahUKEwi89vPI7fXaAhUGOxQKHe

Сахно Артем Петрович

заступник начальника відділу служби «102» Управління організаційно-аналітичного забезпечення та оперативного реагування ГУНП в Донецькій області, майор поліції, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник

ЗНАЧЕННЯ СИСТЕМИ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОГО ВІДЕОСПОСТЕРЕЖЕННЯ В КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Однією з нагальних соціально-економічних проблем, що стоїть перед суспільством і державою, є дорожньо-транспортна аварійність. За перший квартал 2018 року на автошляхах України в ДТП загинули 529 людей, повідомив в ефірі Радіо Свобода радник міністра МВС, голова громадської ради МВС Володимир Мартиненко. Серед головних причин загибелі людей на дорогах в цьому році – перевищення безпечної швидкості (105 людей), порушення маневрування (24 людини), виїзд на зустрічну смугу (19 людей), перехід дороги у невстановленому місці (18 людей), керування у нетверезому стані (11 людей) [1].

За масштабами наслідків дорожньо-транспортний травматизм може і повинен розглядатися як національне лихо. На теперішній час ситуація щодо стану дорожньо-транспортної аварійності змінилася тенденцією до зростання кількості дорожньо-транспортних пригод, числа загиблих і поранених в них людей.

Як свідчить світовий досвід, кардинальна зміна ситуації передбачає, перш за все, поліпшення стану вулично-дорожньої мережі, підвищення надійності транспортних засобів, забезпечення ефективної організації дорожнього руху на основі використання сучасних технічних засобів і систем, вдосконалення підготовки водіїв до участі в дорожньому русі. За таких умов рівень безпеки дорожнього руху залежить від того наскільки ефективно законодавство про адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

Рішенням Маріупольської міської ради від 27.10.2016 № 7/12-769 «Про затвердження Міської комплексної Програми профілактики та протидії злочинності в місті Маріуполі «Безпечне місто» на 2016 - 2017 роки» [2] започатковано новий етап у напрямку забезпечення безпеки дорожнього руху в Донецькій області.

На виконання зазначеного рішення 24.12.2016, за участі міністра внутрішніх справ Арсена Авакова, народних депутатів України Олега Ляшка та Сергія Тарути, а також міського голови Маріуполя Вадима Бойченка, було відкрито Єдиний аналітичний сервісний центр (UASC).

Робота Центру спрямована на забезпечення безпеки громадян усієї Донецької області із використанням прогресивного технічного обладнання та інноваційних інтелектуальних комплексів програмного забезпечення.

Унікальна «розумна» система регіональної безпеки побудована на технологіях «смарт-сіті» і допомагає контролювати оперативний стан в області, де ведуться бойові дії, і синхронізувати дії різних служб - поліції, рятувальників, медиків, комунальних служб.

В цілому комплекс, який використовується в UASC, виконує близько 700 функцій.

Сьогодні ми можемо з упевненістю констатувати, що створення системи інтелектуального відеоспостереження позитивно вплинуло на ефективність роботи поліції. З початку 2017 року камерами інтелектуального відеоспостереження UASC здійснено понад 67000 спрацювань.

З них, зафіксовано 3470 сигнала тривоги відносно розшукуваних транспортних засобів, 2561 спрацювань щодо транспортних засобів, які знаходяться у внутрішньому розшуку, 11800 спрацювання відносно транспортних засобів, номерні знаки яких втрачені або викрадені, 41721 фактів фіксації транспортних засобів із невідповідністю даних про реєстрацію.

За допомогою інформації, що надходить з камер фото-, відеофіксації нарядами поліції затримано та доставлено до територіальних органів поліції близько 100 транспортних засобів, що значаться в БД «Угон».

Унікальність системи інтелектуального відеонаглядуполягає в тому, що поряд з виявленням розшукуваних транспортних засобів та їх номерних знаків, розумні відеокамери мають функцію розпізнавання кольору, типу транспорту, моделі і марки автомобіля, що значно розширює можливості з пошуку транспортних засобів. Можливість розпізнавання осіб з різних ракурсів, пошук відповідності в розшуковій базі даних, визначення особливих прикмет, статі, віку людини також є характерною особливістю системи інтелектуального відеоспостереження.

У той же час, в роботі інтелектуальної системи відеоспостереження виявлено низку недоліків, які пов'язані із необхідністю технічного доопрацювання роботи відеокамер, а саме:

1. Помилки під час ідентифікації номерних знаків транспортних засобів. Приблизно у 40% випадків камери помилково фіксують комбінації букв або цифр д.н.з. Наприклад, буква «Н» на номерному знаку транспортного засобу часто визначається системою, як комбінація літер «П»; букви «ВМ» фіксуються камерами як «ВА», «АО» - як «АС», буква «В» може визначатись як цифра «8», цифра «3», як «5» і т.д.

2. Часова затримка в процесі передачі інформації від моменту її фіксації до моменту надходження до диспетчера. За невстановлених причин інформація до диспетчера може надходити із запізненням від 1 до 30 хвилин. Зазначений недолік негативно впливає на оперативність реагування на події.

3. Система відеоспостереження чітко фіксує цифрові та літерні комбінації, але не ідентифікує форму та колір номерного знаку. Наприклад, камери не відокремлюють номерні знаки автотransпортних засобів від мототransпортних або номерні знаки маршрутних транспортних засобів, які мають жовтий колір, від аналогічних номерів білого кольору.

4. Виявлено зв'язок між настанням темної пори доби та різким зниженням кількості зафіксованих номерних знаків. У той же час, кількість транспортних засобів на автошляхах міста у часовому інтервалі від 16.00 до 19.00 залишається високою.

5. Існують також проблеми із фіксацією правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, обумовлені неузгодженістю норм чинного законодавства з цього питання. Наприклад, історичне рішення Конституційного Суду від 22 грудня 2010 року № 23рп/2010 [3] ще раз підтвердило, що а) в Україні визнається і діє принцип верховенства права, а норми Конституції України є нормами прямої дії; б) при прийнятті нових законів або внесенні змін до чинних не допускається звуження змісту та обсягу існуючих прав і свобод; в) громадяни мають рівні конституційні права і свободи та є рівними перед законом; г) юридична відповідальність особи має індивідуальний характер; д) ніхто не зобов'язаний доводити свою невинуватість у вчиненні злочину.

Не поліпшили стан нормативно-правового забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху й доповнення до КУпАП у вигляді статті 14-2. Наприклад, за словами заступника голови Координаційної ради загальнонаціонального форуму з питань безпеки дорожнього руху Володимира Караваєва, «заміна «володільця транспортного засобу» на «особу, за яким вона зареєстрована», не зробила статтю 14-2 більш конституційною» [4].

Таким чином, ефективність роботи системи інтелектуального відеоспостереження не викликає сумнівів. У той же час, окремі її аспекти потребують подальшого доопрацювання. Водночас, потребує вдосконалення й нормативно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом прийняття Закону України «Про дорожній рух та його безпеку».

Список використаних джерел:

1. Від початку року на дорогах України загинули понад півтисячі людей – МВС [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.radiosvoboda.org/a/news/29177257.html>.

2. Про затвердження Міської комплексної Програми профілактики та протидії злочинності в місті Маріуполі «Безпечне місто» на 2016 - 2017 роки: рішення Маріупольської міської ради від 27 жовтня 2016 №7/12-769 [Електронний ресурс] Офіційний сайт Маріупольської міської ради. – Режим доступу: <http://mariupolrada.gov.ua/>.

3. Рішення Конституційного Суду від 22 грудня 2010 року № 23рп/2010 [Електронний ресурс] Офіційний сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v023p710-10>.

4. МВС запустило систему відеофіксації порушень ПДР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.liga.net/opinion/288842_pustoy-vykhlop-videofiksatsiya-narusheni-y-pdd-obrechena-na-proval.htm.

Сахно Наталія Юріївна

курсант факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Буга Володимир Васильович

доцент кафедри юридичних дисциплін факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

ДИТЯЧИЙ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИЙ ТРАВМАТИЗМ ТА ЙОГО ПОПЕРЕДЖЕННЯ

На сьогоднішній день перед Україною постає багато завдань та проблем, наприклад, такі як зростання цін, нестабільність валюти, соціальне розшарування, корупція в центральній владі, низький рівень заробітної плати та пенсій, проблеми в сфері медицини, недотримання прав і свобод людини, загострення політичної кризи і т.п. Та не менш важливим є питання в сфері охорони здоров'я, а саме дитячий травматизм в дорожньо-транспортних пригодах. Але цього можна уникнути, вживаючи заходів щодо боротьби та його попередження.

Дитячий дорожньо-транспортний травматизм – це сукупність ДТП за певний проміжок часу, в яких загинули або отримали тілесні пошкодження особи у віці до 16 років [1].

Рівень травматизму, в тому числі дитячого останнім часом невпинно зростає в усьому світі. Особливо занепокоєння викликає зростання дорожньо-транспортного травматизму, який призводить до зростання дитячої смертності, є однією з причин інвалідності. У виникненні травм у дітей суттєве значення мають вікові, анатомо-фізіологічні та психологічні особливості дітей, їх фізичний та розумовий розвиток, недостатність життєвого досвіду, підвищений інтерес до пізнання оточуючого світу [2].

В нашій країні через нещасні випадки щодня гине в середньому 4 дитини, щотижня – одна школа втрачає групу дітей, щороку, в мирний час Україна втрачає 1,5 тисячі юних громадян [3].

Діти часто потрапляють у небезпечні ситуації, оскільки навколо них завжди знаходиться небезпека. Так, наприклад, вдома, коли працюють електроприлади та вільними для доступу є сірники; на вулиці під час потоку автотранспорту на дорозі та ін.

Згідно статистиці, під час дорожньо-транспортної пригоди діти частіше гинуть не тільки від кількості та тяжкості пошкоджень, але й від невчасно наданої медичної допомоги. Тому цьому потрібно більше приділити уваги.

Дорожньо-транспортний травматизм вимагає значної уваги з боку держави за контрольно-регулюючими органами, а також уваги водіїв та пішоходів. Благоустрій доріг, виготовлення автотранспортних засобів підвищеної стійкості та опірності з безпечним керуванням, обов'язкове користування поясами безпеки, суворе дотримання правил руху, технічна справність автомобілів, рівень кваліфікації водіїв - все це складові профілактики дорожньо-транспортного травматизму [4].

Дитячий травматизм – сфера уваги всіх – держави, міністерства

внутрішніх справ, освіти, охорони здоров'я, дошкільних закладів, школи, спортивних організацій, водіїв усіх видів транспорту і, насамперед, сім'ї. Якщо дитина бачить, як старші порушують правила вуличного руху, легковажно ставляться до рекомендацій, то марно вимагати від неї чогось іншого, адже діти перш за все беруть приклад з дорослих. Лише спільні зусилля батьків, учителів, вихователів, працівників громадських організацій зможуть забезпечити позитивний ефект у боротьбі з транспортним травматизмом [3].

Щоб запобігти дитячому травматизму під час ДТП, потрібно дещо знати.

Основними причинами дитячого травматизму є:

1. Недостатній контроль за дітьми по дорозі в школу та додому.
2. Незнання правил дорожнього руху та поведінки на вулиці, навмисне нехтування цими правилами.
3. Ігри на проїзній частині вулиці.
4. Недостатнє охоплення дітей позашкільною навчально-виховною та розважальною роботою, недостатній контроль за дітьми під час дозвілля.

Профілактика дитячого травматизму більш соціальна, ніж медична проблема і потребує зусиль багатьох муніципальних та соціальних служб. Основними методами профілактики дитячого травматизму слід вважати:

1. Посилення нагляду та контролю за дітьми, організація їх дозвілля.
2. Навчання дітей правил вуличного руху.
3. Організація місць для дозвілля (ігрові площадки, дитячі парки).
4. Охоплення дітей молодшого шкільного віку позашкільною виховною роботою (спортивні секції, дитячі гуртки).
5. Підвищення контролю за додержанням водіями правил дорожнього руху, контроль за станом доріг (стан світлофорів, дорожні розмітки, дорожні знаки) [2].

Отже, виходячи з цього, можна сказати, що дитячий дорожньо-транспортний травматизм є однією з головних проблем держави, так як, в зв'язку з цим, Україна втрачає велику кількість громадян. Тому, батькам, викладачам потрібно більше часу приділяти інструктажам та лекціям з правил дорожнього руху та поведінці дітей біля доріг. Окрім цього, сама держава повинна робити все, щоб захистити своїх «маленьких» громадян від нещасних випадків: слідкувати за станом доріг, а саме за технічним станом світлофорів, ліхтарів, дорожніх знаків та розмітки.

Список використаних джерел:

1. Охорона праці [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.shevruc.kiev.ua/index.phpw=section&cat=33&subcat=46&id=559>
2. Дитячий травматизм та його профілактика [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.tropinka.ks.ua/index.php/news/statti-interv-iv/343-2013-12-13-08-07-44>
3. Дорожньо-транспортний травматизм у дітей та його профілактика [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://khersonci.com.ua/public/22428-dorozhno-transportnij-travmatizm-u-ditej-ta-jogo-profilaktika.html>
4. Травматизм та його профілактика [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://uozsumy.com.ua/540-travmatizm-ta-yogo-proflaktika.html>

Сістук Володимир Олександрович

доцент кафедри автомобільного транспорту ДВНЗ «Криворізький національний університет», кандидат технічних наук

ДОСЛІДЖЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ДІЛЯНОК ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ У МІСТІ КРИВИЙ РІГ

Транспортне моделювання на сьогоднішній день є найбільш точним інструментом оцінки рішень з розвитку транспортної системи та вдосконалення організації дорожнього руху. Транспортна модель покликана підвищити обґрунтованість управлінських рішень на стратегічному, тактичному та оперативному рівнях управління дорожнім рухом. Саме оперативному рівні основна увага приділяється детальному аналізу пропускної здатності окремих транспортних зв'язків і перетинів, а також впливу режимів регулювання в автоматизованих системах керування дорожнім рухом. Транспортна модель, в залежності від масштабу завдань, може охоплювати територію від цілого регіону до окремого перехрестя на нижньому рівні. Рівень деталізації та клас точності моделі повинні відповідати меті, для якої модель призначена. Необхідність моделювання також виникає при організації руху транспортних засобів і пішоходів, визначення та облаштування наземних (нерегульованих і регульованих) і (надземних, підземних) пішохідних переходів, вироблення рішень щодо організації швидкісного режиму руху транспортних засобів, організації руху маршрутних транспортних засобів, облаштування зупиночних пунктів маршрутних транспортних засобів, вироблення рішень щодо організації роботи світлофорних об'єктів, включаючи коригування режимів їх роботи [1, 2].

У ході проведення дослідження нами визначено критичні для соціальної безпеки ділянки транспортної мережі міста Кривого Рогу, для яких проведено візуальне спостереження за складом та кількістю транспортних потоків, напрямками руху та інтенсивністю пішохідних потоків. Для небезпечних ділянок транспортної мережі міста Кривого Рогу вперше створено комплекс комп'ютерних мікроімітаційних моделей у програмному комплексі PTV VISSIM на основі показників інтенсивностей транспортних та пішохідних потоків, отриманих у натурних умовах. Результати комп'ютерних експериментів використані при аналізі впливу різних варіантів організації руху на пропускну здатність вулично-дорожньої мережі міста та безпеку руху транспортних засобів і пішоходів.

На основі мікроімітаційного моделювання розроблено ряд рекомендацій у вигляді відповідних заходів для небезпечних ділянок вулично-дорожньої мережі міста Кривого Рогу, частину з яких було реалізовано.

1. На перехресті вулиць Івана Авраменка та Космонавтів було встановлено нерегульований пішохідний перехід на вулиці Івана Авраменка збоку вулиці Космонавтів для створення безпечного доступу пішоходів до зупинки громадського транспорту. Розроблено проект з перенесення початкової

зупинки маршрутних таксі № 217 та майданчика для їх короткочасної стоянки та розвороту на другорядну дорогу по вулиці Івана Авраменка за пішохідним переходом, що сприяє розвантаженню перехрестя від заторів. Пропонується збільшення ширини проїзної частини ділянки вулиці Івана Авраменка, що з'єднає Т-подібне та Х-подібне перехрестя.

2. Визначено проблемні з точки зору безпеки пішоходів транспортні розв'язки міста Кривого Рогу, які характеризуються переміщеннями великих людських мас, до яких належать кільце 30-ті річчя Перемоги, яке характеризується недостатньою оглядовістю нерегульованого пішохідного переходу, та перехрестя вулиць Генерала Радієвського та площі 30-ті річчя Перемоги, де відсутня постійна зупинка громадського транспорту та пішохідна розмітка. Проведення обстеження транспортних та пішохідних потоків дозволило виконати збір вихідних даних для імітаційного моделювання та підтвердити наявність значних переміщень пішоходів на Y-подібному перехресті у недозволеному для цього місці.

На основі розробленої в програмі PTV Vissim імітаційної моделі перехрестя, встановлено, що при перенесенні пішохідного переходу на 5 – 7 м убік ТРЦ «Сонячна галерея» по вул. площа 30-ті річчя Перемоги, час руху транспортних засобів по даному напрямку збільшується лише на 2 с, що несуттєво впливає на час проїзду перехрестя, однак значно зменшує вірогідність наїзду на пішохода.

За допомогою імітаційного моделювання доведено, що у разі облаштування Y-подібної ділянки пішохідними переходами виникнення заторів на даному перехресті не відбуватиметься, а встановлення постійної зупинки громадського транспорту підвищить рівень пасажирських перевезень у місті.

3. Розроблено імітаційну модель ділянки вул. Свято-Миколаївська біля зупинки «Райвиконком». Порівняльний аналіз величин транспортних заторів до та після впровадження світлофорного регулювання, дозволяє стверджувати, що дане рішення знизить ризик аварійних ситуацій для пішохідного руху.

4. У результаті досліджень встановлено, що перенесення пішохідного переходу по вул. Української у бік зупинки громадського транспорту полегшить ситуацію з її перетином.

5. Аналіз результатів моделювання транспортних та пішохідних потоків на перехресті просп. Перемоги та вул. Неделіна дозволив встановити, що встановлення світлофорного регулювання на перехресті підвищить соціальну безпеку району Інгульця.

У якості додаткових заходів можуть виступати такі.

1. Для перехрестя вул. Володимира Великого та пров. Бульварного:
– можливість його включення в систему координованого управління світлофорною сигналізацією на вул. Володимира Великого;

– збільшення ширини проїзної частини пров. Бульварний у поворотному напрямку направо у бік вул. Володимира Великого.

2. Для перехрестя вулиць Генерала Радієвського та вулиці Вечірнього бульвару з метою пошуку шляхів оптимізації руху транспортних засобів у конфліктуючих напрямках і розробки відповідних рекомендацій, за допомогою

імітаційного моделювання необхідним стає перевірка довжини черг, що виникають після встановлення світлофорного регулювання на перехресті, або збільшення ширини проїзної частини Вечірнього бульвару у напрямі вулиці Генерала Радієвського.

Ефективність впроваджених засобів організації дорожнього руху може бути підвищена за рахунок додаткового оснащення пішохідних переходів сучасними інформаційними пристроями та засобами: освітлення всіх пішохідних переходів, використання різнобарвною розмітки, використання світлоповертаючих знаків на щитах зі світловою індикацією, а також встановлення дублюючих дорожніх знаків над проїзною частиною.

Науково-технічний результат виконаних робіт полягає у підвищенні безпеки дорожнього руху у місті Кривий Ріг, якості послуг, що надаються громадським транспортом, пропускної здатності дорожньо-транспортного комплексу міста, оптимізації руху автотранспортних засобів на окремих ділянках міської вулично-дорожньої мережі. Виконана робота має чітку соціальну спрямованість на підвищення якості організації транспортного обслуговування населення у місті Кривому Розі.

Список використаних джерел:

1. Державні будівельні норми «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень» поширюються на проектування нових і реконструкцію існуючих міських і сільських поселень України. ДБН В.2.3-5-2001. (зі змінами документ актуальний від 1 липня 2017 р). – 142 с.

2. VISSIM [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ptv-vision.ru/produkty/vissim>

Стрельченко Оксана Григорівна

доцент кафедри адміністративного права і процесу Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ ОБІГУ ЛІКАРСЬКИХ ЗАСОБІВ

Забезпечення населення лікарськими засобами є невід’ємною складовою державної політики охорони здоров’я України. Де державна політика щодо лікарських засобів має спрямовуватися на гарантоване забезпечення якості, безпеки та ефективності лікарських засобів, які знаходяться в обігу на ринку країни, рівного доступу населення до основних препаратів при їх помірній вартості та раціонального застосування ліків, тобто створення умов для того, щоб лікарі призначали, а пацієнти застосовували препарати відповідно до клінічних показань за оптимальною вартістю [1].

Основним пріоритетом створення Державної політики у сфері обігу лікарських засобів є удосконалення системи державних гарантій в сфері охорони здоров’я, а також, створення дієвої системи фізичної і економічної

доступності до ефективних, якісних та безпечних лікарських засобів, що у свою чергу, є важливим компонентом реформування системи охорони здоров'я України з низькими і середньо-низькими доходами населення.

В цілому, державна політика у сфері обігу лікарських засобів має забезпечити законність і стабільність діяльності фармацевтичної галузі і гарантувати:

доступність – рівний доступ населення до основних лікарських засобів за доступною вартістю;

якість – якість, безпечність і ефективність усіх лікарських засобів;

раціональне застосування – забезпечення необхідних умов щоб лікарі призначали, а пацієнти застосовували препарати відповідно до встановлених правил відповідно до клінічних показників та рентабельності препарату;

підвищення економічної та фізичної доступності лікарських засобів, в т.ч. за рахунок збільшення обсягів виробництва національної фармацевтичної промисловості.

Загальними цілями державної політики у сфері обігу лікарських засобів мають бути:

забезпечення доступності (наявності та цінової доступності) безпечних і ефективних, економічно доцільних лікарських засобів, що відповідають реальним потребам галузі охорони здоров'я, а також достатньої та достовірної інформації як для медичних працівників, так і для населення;

впровадження ефективного та дієвого управління забезпеченням лікарськими засобами в державному і приватному секторах;

сприяння раціональному використанню лікарських засобів лікарями, провізорами та пацієнтами;

впровадження системного збору та аналізу даних про потребу, використання, показники (безпека, ефективність та якість) лікарських засобів;

підтримка урядом та органами влади всіх рівнів досягнення цілей та завдань Національної політики щодо лікарських засобів; розгляд цієї політики в якості невід'ємної частини національної політики в галузі охорони здоров'я.

Більш конкретні цілі та завдання державної політики у сфері обігу лікарських засобів залежать від ситуації в країні, національної політики її системи охорони здоров'я та політичних пріоритетів, встановлених Урядом. Задачі системи охорони здоров'я можуть бути доповненими, наприклад, економічними, зокрема, додатковим завданням може бути збільшення обсягів виробництва національної фармацевтичної промисловості [2].

Державна політика ґрунтується на принципах прозорості, ефективного, при тому не надмірного регулювання (через застосування заявницького принципу, ліквідації дублювання та недопущення прогалін), стимулювання сумлінної конкуренції, моніторингу ефективності впроваджених процесів задля їх вдосконалення, розподілу функції формулювання державної політики у сфері обігу лікарських засобів та її практичної реалізації, громадського контролю прозорості та ефективності, посилення експертного та матеріально-технічного потенціалу регуляторних та експертних органів. Особлива увага приділяється

питанням професійного розвитку кадрових ресурсів, які задіяні у процесі обігу лікарських засобів.

Висновок. Вважаємо за доцільне сформулювати специфічні цілі державної політики у сфері обігу лікарських засобів, якими є:

забезпечення населення України основними, ефективними, якісними та доступними лікарськими засобами та покращення якості лікування;

збільшення доступу населення до основних лікарських засобів, які є економічно доступними як для держави, так і кожного окремого пацієнта;

раціональне використання коштів державного бюджету для закупівлі лікарських засобів та надання медичних послуг;

заохочення прямих іноземних інвестицій у фармацевтичний сектор галузі охорони здоров'я України з метою розробки новітніх технологій створення вітчизняних лікарських засобів, біологічних препаратів, у тому числі вакцин та сироваток, а також забезпечення застосування новітніх вітчизняних лікарських засобів у медичній практиці;

мотивація і виробників лікарських засобів виходити на ринок України;

спрощення умов закупівлі лікарських засобів за бюджетні кошти та їх розподілу між закладами охорони здоров'я;

посилення цінової конкуренції лікарських засобів задля підвищення рівня їх доступності для населення;

сприяння раціональному використанню лікарських засобів шляхом підвищення рівня інформованості медичних спеціалістів стосовно фармакологічних властивостей препаратів тощо.

Список використаних джерел:

1. Проект Національної політики щодо забезпечення лікарськими засобами // Аптека. – № 11 (982). – 2016 г. – С. 5.

2. Стрельченко О.Г. Гармонізація національних лікарських політик відповідно з Європейськими стандартами / О.Г. Стрельченко // Journal World Scier. Multidisciplinary Scientific Edition 3 (31), Vol. 4, March 2018. – С. 21-24.

Сюравчик Валерій Григорович

доцент кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права, науковий співробітник наукової лабораторії з проблем забезпечення публічної безпеки і порядку Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук

ЗАКОНОДАВЧІ НОВАЦІЇ СТРАТЕГІЧНИХ ЗАХОДІВ З БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

Статистика дорожньо-транспортних пригод (ДТП) щодня доводить, що за розміром та характером заподіяваної шкоди дорожньо-транспортні злочини значно переважають умисні злочини, які звичайно перебувають у центрі уваги кримінологів. Щодня на автошляхах України зростає аварійність, відбуваються смертельні аварії.

Жахлива ДТП в Кривому Розі 17 квітня 2018 року на перехресті вулиць Металургів і Героїв АТО за участю легкового автомобіля Mazda, маршрутки та автобуса підприємства «ArcelorMittal», забрала життя десяти осіб, ще 19 людей отримали поранення, серед яких четверо у реанімації [1; 2]. Водію автомобіля Mazda, який був одним з учасників кривавої аварії у Кривому Розі, оголосили про підозру у вчиненні злочину, який призвів до загибелі людей.

Згідно Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, протягом останніх десятиліть у світі спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності дорожнього руху, що призводить до збільшення кількості ДТП та їх негативних наслідків. Так, за даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), дорожньо-транспортний травматизм на сьогодні є однією з найбільших проблем охорони здоров'я. За прогнозами, у 2030 році ДТП можуть стати однією з основних п'яти причин смертності людей у світі [3].

У зв'язку із зазначеним, міжнародне співтовариство приділяє значну увагу розробленню та здійсненню стратегічних заходів з безпеки дорожнього руху, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму. Зокрема, Генеральна асамблея Організації Об'єднаних Націй прийняла 2 березня 2010 р. резолюцію № 64/255 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі», співавторами якої стали 69 країн-членів та до реалізації якої долучилася також Україна. Резолюцією проголошено 2011–2020 роки Десятиліттям дій з безпеки дорожнього руху [3].

Як зазначено у Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, в Україні рівень смертності та травматизму внаслідок ДТП є одним з найвищих в Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій. За останні шість років (2011–2016 роки) в Україні зареєстровано близько 170,8 тис. ДТП з постраждалими, у яких загинуло 26,7 тис. та травмовано 210,4 тис. осіб. У 2016 році зафіксовано зростання кількості ДТП на 5,1 відсотка та травмованих у них осіб на 6,4 відсотка порівняно з 2015 роком. Особливо тривожним є те, що понад 42,6 відсотка загиблих у ДТП у 2016 році – пішоходи та велосипедисти. Велике занепокоєння викликає те, що за останній шестирічний період на дорогах України загинуло 1,4 тис. дітей віком до 18 років, а ДТП в Україні є першою за поширеністю причиною смерті молоді віком від 15 до 24 років та другою за поширеністю причиною смерті дітей віком від 5 до 14 років [3].

25 квітня 2018 року Кабінет Міністрів України затвердив постановою Державну програму підвищення безпеки на дорогах України до 2020 року, яка передбачає виділення на ці цілі 2,6 мільярда гривень [4]. Як повідомив прем'єр-міністр України В. Гройсман, щодня на дорогах України гине 11 осіб, і щорічно відбуваються десятки тисяч ДТП, саме тому Уряд має намір зупинити цю тенденцію. Прем'єр-Міністр України зазначив, що в 2018 році в Україні буде побудована система безпеки дорожнього руху. Це і пішохідні переходи, і острівці безпеки [5]. В обґрунтуванні необхідності прийняття програми

зазначено, що в Україні рівень смертності та травматизму внаслідок ДТП є одним з найвищих в Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху, за даними звітів ВООЗ та інших інститутів, залишається вкрай низьким. Відзначимо, що програма передбачає ряд заходів – від будівництва безпечних переходів і острівців безпеки до встановлення 15 тис. нових знаків, а також більш ретельний контроль стану здоров'я водіїв. Передбачається, що реалізація програми сприятиме зниженню до 2020 року кількості загиблих та травмованих на 30 % порівняно з 2016 роком, а також наближенню безпеки дорожнього руху до середньоєвропейського рівня. Зокрема, очікується, що показник загиблих у ДТП на 100 тис. населення скоротиться з 8,0 (2016) до 4,0 (2020) [6].

Згідно з програмою, буде вдосконалено державне управління в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, підвищено безпеку доріг і дорожньої інфраструктури. Крім того, уряд планує підвищити безпеку перевезення пасажирів і вантажів комерційним автомобільним транспортом. Фінансування програми буде здійснюватися за рахунок бюджетних коштів: у 2018 році – 2,64 млрд грн, у 2019 – 2,55 млрд грн, в 2020 – 34,9 млрд грн. [7].

Міністр інфраструктури України В. Омелян, представляючи Державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, повідомив, що щодня на дорогах України гине вдвічі більше, ніж у країнах Європейського Союзу, а більшість ДТП з тяжкими наслідками виникає через перевищення швидкості, необлаштованість пішохідних переходів, небезпечність перехресть, керування у стані алкогольного сп'яніння [8].

За словами В. Омеляна, основною метою Державної програми є зниження рівня смертності внаслідок ДТП щонайменше на 30 % до 2020 року, зниження ступеня тяжкості наслідків ДТП для учасників дорожнього руху, зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху задля захисту життя та здоров'я населення [8]. Мета програми досягнути таких показників: нульова дитяча смертність на дорогах, зменшення травматизму на автошляхах на 90 %. На це передбачено 35 млрд грн з дорожнього фонду на безпеку [9].

Міністр зазначив, що за програмою найбільше коштів виділяється саме на інфраструктуру безпеки. Зокрема, 1,16 млрд гривень передбачено на облаштування 500 кільцевих розв'язок; стільки ж – на 6432 безпечні пішохідні переходи. Планується виділити 930 млн на 500 острівців на в'їздах до населених пунктів, 150 млн гривень піде на облаштування 1500 пішохідних переходів з освітлювальними панелями. Водночас 259 млн гривень планується спрямувати на ліквідацію 109 місць концентрації ДТП. Крім того, 435 млн гривень буде виділено на облаштування 258 км нового бар'єрного огороження і 60 млн гривень – на 15 тисяч нових дорожніх знаків. За словами Омеляна, програмою передбачені також просвітницькі заходи. Раніше соціальна реклама була уривчаста, фрагментарна і немасштабна та не мала належного соціального ефекту. Міжнародний досвід свідчить, що реклама мусить іти скоординовано різними каналами і має бути масована, переконлива і наполеглива. Найближчими часом буде розроблено понад десяток таких масованих кампаній

– безпека руху і безпечна поведінка буде у всіх на вустах і в думках. Ключові месиджі – розумна швидкість, ремені безпеки, відмова від поєднання алкоголю і керування автомобілем та обов’язкове використання дитячих автокрісел безпеки [8].

Згідно Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року [10], проблему підвищення рівня безпеки дорожнього руху передбачається розв’язати шляхом таких напрямів виконання Програми:

- удосконалення державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
- удосконалення ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно ДТП;
- підвищення безпечності доріг та дорожньої інфраструктури;
- підвищення безпечності транспортних засобів;
- покращення медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв;
- підвищення безпеки перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом;
- поліпшення безпечної поведінки учасників дорожнього руху;
- поліпшення здійснення заходів реагування та управління наслідками ДТП;
- забезпечення дотримання Правил дорожнього руху.

Виконання Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року забезпечить:

- підвищення рівня безпеки дорожнього руху, зниження негативних наслідків (соціальних та економічних втрат і збитків) від аварійності на дорогах держави;
- підвищення ефективності державної системи управління безпекою дорожнього руху;
- ефективне використання кадрового потенціалу та наявних технічних і фінансових ресурсів на реалізацію заходів у сфері безпеки дорожнього руху;
- покращення експлуатаційних показників автомобільних доріг і вулиць за параметрами безпечності та їх відповідність високим світовим та європейським стандартам безпеки;
- покращення умов руху транспортних засобів та всіх інших учасників дорожнього руху на вулично-дорожній мережі;
- скорочення кількості місць концентрації ДТП та небезпечних для руху ділянок доріг;
- підвищення ефективності системи підготовки водіїв транспортних засобів та інших учасників дорожнього руху;
- підвищення рівня дотримання Правил дорожнього руху його учасниками, їх правової свідомості та відповідальності;
- безпеку експлуатації транспортних засобів та зменшення їх негативного впливу на довкілля, насамперед у населених пунктах;

– покращення роботи аварійно-рятувальних і медичних служб при настанні ДТП;

– належний рівень надання допомоги потерпілим у ДТП [10].

Щодо заходів підвищення рівня безпеки дорожнього руху, на нашу думку, вкрай важливим серед них є посилення відповідальності за водіння у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, адже, як заявив перший заступник начальника Департаменту патрульної поліції Національної поліції України Олексій Білошицький, штрафи за водіння у п'яному вигляді є неефективною мірою покарання [11].

Так, у ввечері 19 квітня 2018 року, в Івано-Франківську священик УГКЦ Сергій Бусел з Калуша влаштував ДТП, намагаючись втекти від поліції. Наголошується, що 43-річний священик перебуваючи у стані алкогольного сп'яніння, сім за кермо. І одразу привернув увагу поліцейських. Говорити із правоохоронцями священик не схотів, і почав утікати. Зрештою, на великій швидкості порушник врізався у вантажівку. Як з'ясувалось згодом, рівень алкоголю в його крові перевищував норму у 5 разів. Та це, схоже, аніскільки не бентежило священика. Перебуваючи за кермом автомобіля Skoda, священик проігнорував вимогу правоохоронців про зупинку, після чого кілька патрульних екіпажів почали його переслідування. Проте, втекти священнослужителю не вдалося, і на перетині вулиці Галицької та Калуського шосе він врізався у вантажівку. У результаті ДТП постраждала жінка, яка була у автомобілі зі священиком. Правоохоронці ж виписали священику одразу два адміністративні протоколи, за якими передбачено штраф та обмеження волі [12].

На наше переконання, окрім зазначених даною Державною програмою заходів, покликаних вирішити проблему підвищення рівня безпеки дорожнього руху, потрібно також приділити особливу увагу:

– по перше, професійній підготовці водіїв в автошколах, адже недоліки системи підготовки водіїв автолюбителів в автогосподарствах безпосередньо впливають на формування низької культури поведінки учасників дорожнього руху;

– по-друге, умовам, пов'язаним з людським фактором, тобто учасниками дорожнього руху, які на думку В.И. Жулева, виявляються у безкарності за минулі адміністративні правопорушення, розбещеності, безвідповідальності, зневаги до заборон і відсутності самодисципліни осіб, які управляють транспортними засобами [13, с. 37];

– по-третє, для пішоходів – проводити пропаганду правил безпеки дорожнього руху через засоби масової інформації, а також в освітніх установах, трудових колективах і за місцем проживання;

– по-четверте, якнайшвидше урегулювати всі питання щодо розмитнення та перереєстрацію автомобілів на європейських номерах (так званих «євро бляхах»), оскільки за статистикою водії на незареєстрованих номерах, вчиняючи ДТП, втікають з цього місця тим самим уникають відповідальності. При цьому питання щодо розмитнення та перереєстрацію автомобілів на

європейських номерах повинні бути вирішені враховуючі насамперед інтереси водіїв.

Щодо недоліків системи підготовки водіїв автолюбителів в автошколах, зазначимо, що дуже часто учасниками ДТП стають малодосвідчені водії, зокрема, жінки за кермом. Так, на вул. Братиславській, 11, у м. Києві на паркінгу будівельного гіпермаркету «Епіцентр» сталася масштабна ДТП. 22-річна дівчина, перебуваючи за кермом BMW з польською реєстрацією, протаранила чотири авто та врізалася у вітрину [14]. Винуватиця ДТП пролетіла всю парковку, зачепивши при цьому 4 припарковані автомобілі і зупинилася, в'їхавши в будівлю «Епіцентр». Як розповіла 22-річна дівчина у коментарі ТСН, позавчора вона тільки отримала водійські права. Додала, що парковки – це її страх, проте сьогодні довелося заїхати. У повороті вона зачепила перше авто, запанікувала і не змогла зупинити автомобіль через те, що «запав каблук». Натиснувши педаль газу, поїхала далі, зачепила решту автівок і зупинилася тільки, коли була вже у вітрині магазину [15].

Список використаних джерел:

1. Дорожньо-транспортна пригода у Кривому Розі. URL: <https://24tv.ua/avariya-kriviy-rig-17-04-2018-spisok-zagiblih-u-dtp-u-krivomu-rozi-n954160>.
2. Жахливе ДТП у Кривому Розі забрало вже десять життів. URL: <http://vybir.media/zhahlyve-dtp-u-kryvomu-rozi-zabralo-vzhe-desyat-zhyttiv/>.
3. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 14.06.2017 р. № 481-р. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-p>.
4. Кабмін затвердив програму підвищення безпеки на дорогах до 2020. URL: <https://www.rbc.ua/ukr/news/kabmin-utverdil-programmu-povysheniya-bezopasnosti-1524645144.html>
5. Кабмін сьогодні виділить 2,6 мільярда на безпеку на дорогах. Електронний ресурс УНІАН. URL: <https://economics.unian.net/transport/10094012-kabmin-segodnya-vydelit-2-6-milliarda-na-bezopasnost-na-dorogah.html>.
6. Кабмін затвердив програму підвищення безпеки на дорогах до 2020. URL: <https://www.rbc.ua/ukr/news/kabmin-utverdil-programmu-povysheniya-bezopasnosti-1524645144.html>.
7. Нова державна програма безпеки на дорогах до 2020 року. URL: <https://fakty.ictv.ua/ua/ukraine/20180425-nova-derzhavna-programa-bezpeky-na-dorogah-do-2020-roku>.
8. В Україні у ДТП гине вдвічі більше людей, ніж у Євросоюзі. Інтернет ресурс ukrinform.ua. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-society/2448802-v-ukraini-u-dtp-gine-vdvici-bilse-ludej-niz-u-evrosouzi-omelan.html>.
9. Кабмін затвердив Держпрограму підвищення безпеки на дорогах до 2020 року. URL: <http://www.unn.com.ua/uk/news/1727282-kabmin-zatverdiv-derzhprogramu-pidvischennya-bezpeki-na-dorogakh-do-2020-roku>.

10. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: проект постанови Кабінету Міністрів України від 25.04.2015 р. URL: <https://mtu.gov.ua/projects/137/>; http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/NT4072.html

11. Щодня на дорогах України гине 11 осіб. URL: <https://golos.ua/i/609483>.

12. В Івано-Франківську п'яний священик влаштував ДТП, тікаючи від поліції. URL: https://24tv.ua/v_ivano frankivsku pyaniy svyashhenik vlashtuvav dtp tikayuchi vid politsiyi_n955738.

13. Жулев В. И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий: монография. М.: Юрид. лит., 1989. 224 с.

14. У Києві на паркінгу одного з відомих будівельних гіпермаркетів сталася масштабна ДТП. Електронний ресурс 24tv.ua. URL: dtp.kiev.ua.

15. «Запав каблук»: у Києві на паркінгу дівчина протаранила чотири автівки та врзалась у вітрину. URL: https://24tv.ua/zapav kabluk u kiyevi na parkingu divchina protaranila chotiri av tivki ta vrzalas u vitrinu_n957209.

Тарасенко Олександр Віталійович

старший викладач кафедри транспортних технологій Запорізького національного технічного університету

АНАЛІЗ ПРИЧИН ЗРОСТАННЯ РІВНЯ АВАРІЙНОСТІ

Безпека громадян під час дорожнього руху – це важлива складова державного захисту населення від впливу негативних факторів, що призводять до загибелі або травмування людини. Тому виявлення факторів, що значно негативно впливають на рівень безпеки дорожнього руху – важливе завдання сучасності. Крім того, особливо важлива розробка та впровадження заходів, направлених на зниження або повну ліквідацію впливу виявлених факторів [1].

Згідно результатів дослідження статистичних показників аварійності на автомобільних дорогах України, легко зробити висновок - за останні роки спостерігається стрімке зростання кількості дорожньо-транспортних пригод (ДТП): 2014 р. – 153217 пригод, 2017 р. – 162526 пригод (рис. 1) [2].

Необхідно відмітити, що обсяги продаж палива за видами, а також відповідно сумарний обсяг продаж палива через мережу АЗС за розглянутий період знижується [3]. Приведений до бензину сумарний річний обсяг продаж палива наведено на рис. 2.

Згідно досліджень, спостерігаємо, що обсяги витраченого пального на дорогах України на 1 ДТП знижується, тобто частота пригод зростає. Якщо в 2014 р. на кожне ДТП приходилось 34,8 тис. л палива, приведенного до бензину, то в 2017 р. – вже тільки 29,1 тис. л палива (рис. 3). Розмови про велику чисельності електромобілів на дорогах України, які могли б вплинути на

відповідні показники, не відповідають дійсності, за 2017 р. було продано всього 3265 одиниць.

Враховуючи фактори, що впливають на стан безпеки руху на дорогах, на наш погляд крім низької якості дорожнього покриття, що спостерігається в останні роки на дорогах України, додається ще один достатньо впливовий фактор – відсутність державної автомобільної інспекції (ДАІ). Відсутність на дорогах контролюючого органу, відсутність працюючої системи фото - та відео фіксації порушень Правил дорожнього руху, яка б могла покарати водіїв – порушників, - ось, на наш погляд, важливі фактори, що призвели до зростання рівня аварійності на дорогах України.

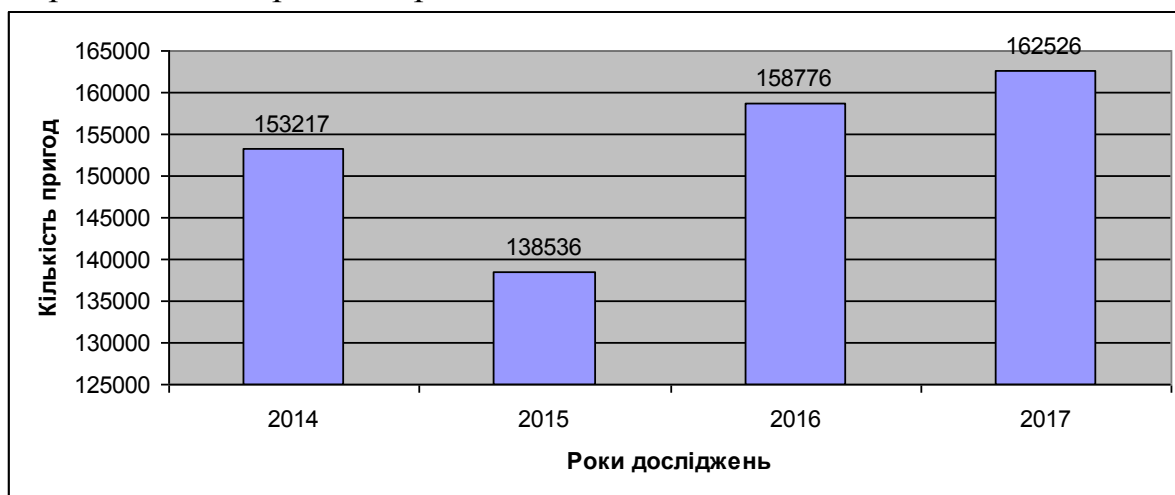


Рисунок 1 – Кількість ДТП

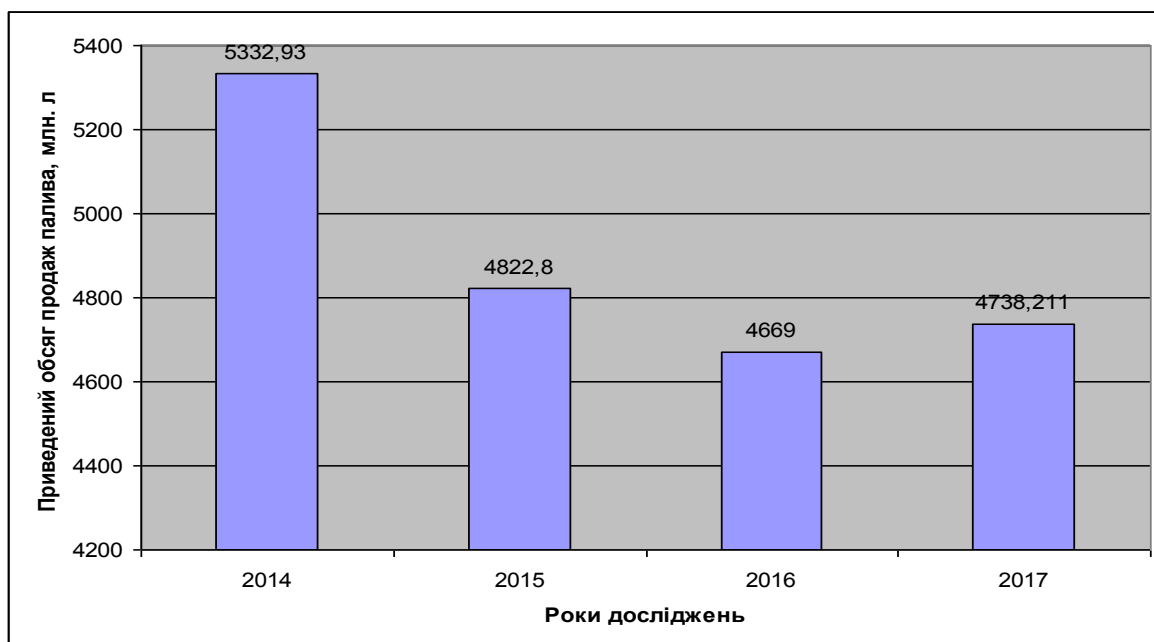


Рисунок 2 – Приведений обсяг продаж палива, млн. л

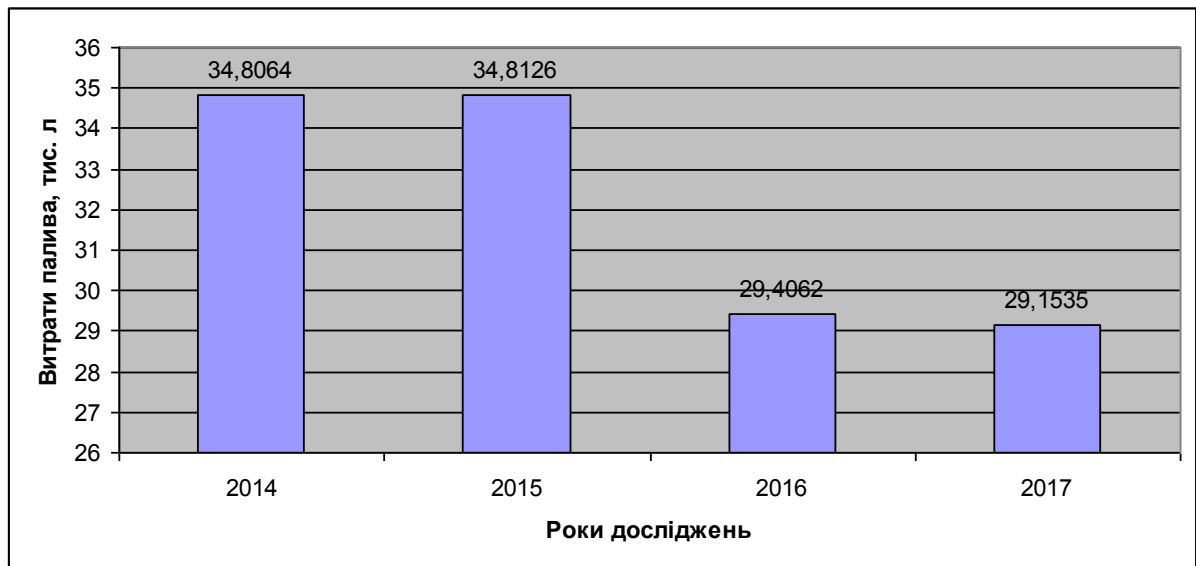


Рисунок 3 – Витрати палива, л/пригоду

Затримки з масштабним впровадженням дорожньої поліції на дорогах держави, особливо розрив в строках між скороченням складу і повною ліквідацією ДАІ та початком активної роботи дорожньої поліції, а також низька самодисципліна українських водіїв під час керування автомобілем – ось, на наш погляд, основні причини сучасного зростання кількості аварій на дорогах України. І, як наслідок, погіршення рівня персональної безпеки громадян - учасників дорожнього руху.

Особливо визивають здивування низькі темпи впровадження дорожньої поліції на автомобільних дорогах України. Також незрозуміло рішення керівництва МВС України про плани довести чисельність патрульних екіпажів дорожньої поліції всього до 324 та охопити патрулюванням тільки 9000 км доріг державного значення [4]. Таким чином, тільки на міжнародних автомобільних дорогах України, загальна протяжність яких складає 8652 км, та частині національних доріг, водії - порушники будуть відчувати присутність дорожньої поліції! Складається враження, що керівництво МВС не планує контролювати безпеку дорожнього руху на більшій частині національних доріг, а про регіональні та територіальні дороги зовсім забули! Це неприпустимо! Необхідно рекомендувати керівництву МВС звернутися до фахівців з безпеки дорожнього руху та планувати свої дії після консультацій з ними!

Відновлення масштабного ретельного контролю за дотриманням водіями та пішоходами правил дорожнього руху, підвищення розмірів штрафів, як покарання порушників діючих норм дорожнього руху – ось на наш погляд, термінові та невідкладні заходи для значного зниження рівня аварійності на автомобільних дорогах України.

Список використаних джерел:

1. Пугачёв И.Н. Организация и безопасность дорожного движения : учебное пособие для студ. высш. учеб. заведений / И.Н. Пугачёв, А.Э. Горев, Е.М. Олещенко. - М.: ИЦ «Академия», 2009. - 272 с.

2. Сайт Управління безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.sai.gov.ua

3. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua

4. Міністерство внутрішніх справ України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.mvs.gov.ua

Твердохліб Владислав Валерійович

курсант 2 курсу факультету № 1 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Червінчук Андрій Васильович

старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

НАВЧАННЯ В АВТОШКОЛІ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПРОБЛЕМИ СЬОГОДЕННЯ

На нашу думку, сучасна тенденція розвитку напряму навчання в автошколі є не дуже ефективною. Існує ряд проблем, які мають велике значення в процесі набуття людьми, що прагнуть стати водіями, знань про мистецтво водіння транспортним засобом та про те, як бути дійсно гарним водієм в загальних рисах. Актуальність цієї теми закладається в тому, що сьогодні в Україні все частіше й частіше водійське посвідчення отримують люди, у яких попри закінчений курс навчання навичок та знань недостатньо для того, щоб бути водієм, якого потребують реалії сьогодення на дорозі. У цій роботі ми хочемо поговорити про проблеми, які на нашу думку існують в учбовій діяльності автошкіл та виключно про водіїв з водійським посвідченням з відкритою категорією "В".

Як відомо, курс навчання в автошколі становить 3 місяці. Практичне водіння починається приблизно з другого місяця навчання. Загальний можливий курс практичних занять становить 30 годин (15 занять по 2 години), але учень може не проходити всі 15, зобов'язаний він пройти лише 10 занять. Після закінчення курсів треба скласти іспит в Сервісному центрі МВС. Учні складають іспити в групах. Якщо обране місце не підходить для них, то можна вибрати інше. У Кривому Розі, наприклад, є 2 таких ТСЦ МВС. У сервісному центрі МВС потрібного нами міста треба пред'явити свідоцтво про закінчення автошколи, дві фотокартки та перечислити адміністративні кошти на відповідний рахунок, потім написати заяву. Тоді можна скласти іспит [1].

Іспит складається з двох частин: теоретичної та практичної.

Першим кроком є проходження комп'ютерних онлайн-тестів на знання Правил дорожнього руху. Вони містять 20 питань, на які треба відповісти за

20 хвилин, при цьому допускається не більше двох помилок. Якщо ви успішно здали теоретичний іспит, то переходите до практичної частини, яку необхідно здати з трьох спроб. Але відомо, що більшість учнів-водіїв користується цими трьома спробами. Якщо вам не вдалось скласти практичний іспит з 3-го разу, то доведеться заново розпочинати навчальні курси. Але багато хто не знає, що в разі невдачі, теоретичний курс можна перездавати безліч разів. Якщо ви успішно склали теоретичний та практичний іспити і сплатили послугу за виготовлення водійських прав, то фактично в той же день отримуєте водійське посвідчення. Отже виходить так, що учень після навчання в 3 місяці, навчившись заїжджати заднім ходом, вивчивши маршрут здачі екзамену та завчивши тести екзамену отримує водійське посвідчення і має повне право бути водієм. Хоча водійське посвідчення й почали видавати так би мовити на пробний термін у 2 роки, але ми все ж вважаємо, що такий підхід до навчання майбутніх водіїв неправильний.

В ході проведення цього дослідження пропонується порівняти процес отримання водійського посвідчення в Україні та у ряді інших країн.

Слід сказати наступне: в часи СРСР іспити при отриманні водійського посвідчення включали в себе питання про внутрішню конструкцію будь-якого транспортного засобу вітчизняного виробництва а також про принципи та призначення всіх приладів та систем. Також мали місце питання про ознаки тих чи інших несправностей: як їх відрізнити, що робити при їх появі. Особлива увага приділялася ПДР, причому не простому знанню правил, а саме практичному їх застосуванню. Майбутній водій повинен був знати, що саме може статися, якщо він порушить якесь із правил, чому його дії можуть бути небезпечними в певній ситуації. Сьогодні ж знання про конструкцію автомобіля поміщені в одну-дві лекції, де розповідають інформацію, орієнтовану на успішне складання тестів, а не на фактичні знання учнів.

Також, як вже було сказано, термін навчання в автошколі зараз - 3 місяці. Як відомо, раніше існували при школах навчально-виробничі комбінати, які займалися забезпеченням старшокласників початковою професійною трудовою підготовкою. Ось у рамках таких комбінатів школярі мали право вивчати автомайстерську справу, отримувати по результатам навчання в комбінаті водійське посвідчення. Слід сказати, що навчання проходило до чотирьох годин на тиждень. Якщо ж просто навчання для отримання водійського посвідчення, то воно проходило приблизно 6 місяців теоретичного блоку та 3 місяці практичного. Такий вид навчання був дуже змістовним та давав реально велику базу знань як с теорії, так і практичних.

Також для порівняння цікаво привести у приклад ряд інших країн, зокрема:

Англія. Навчання в автошколі коштує до 1500 доларів, включаючи в себе 40-50 уроків водіння і вивчення правил дорожнього руху. Теорія здається і з загальних питань, і за моделями ситуацій. Потім здається практичне водіння.

Франція. Теорію прийнято вивчати самостійно, а практичні навички - з інструктором, який сам визначає, скільки потрібно годин для навчання. Іноді

буває всього одне заняття! Вартість навчання коливається від однієї до півтори тисячі доларів.

Німеччина. До всього підходять з німецькою скрупульозністю і точністю до хвилини: водіння за межами населених пунктів - 225 хвилин, по автобану - 135 хвилин, 90 хвилин їзди в темний час доби. При цьому обов'язково потрібно пройти курси з надання першої медичної допомоги в німецькому Червоному Хресті. З усім сертифікатами про проходження курсів потрібно звернутися в дорожню поліцію строго за місцем проживання і пройти тест з 30 питань. Іспит з водіння поводитьися прямо на дорозі і так близько 45 хвилин. При цьому можна отримати зауваження не тільки за перевищення швидкості, а й за повільну їзду на автобані!

США. Найбільш «автомобілізована» країна світу має просту, але дуже ефективну систему навчання водіїв.

Для початку той, хто хоче сісти за кермо має прийти в Департамент транспортних засобів і скласти теоретичний іспит. Вчити правила треба самому, в школі таких уроків немає. Іспит – 20 запитань, правильні відповіді слід позначати на аркуші паперу. Склали успішно? Чудово. Після фотографування та оплати 20 доларів ви отримуєте «права учня». З ними вже можна їздити, але не більше ніж два місяці – за цей час потрібно підготуватися до іспиту на водіння. І найважливіше – в машині поруч із вами має бути людина, у якої є повноцінне водійське посвідчення. Самому їздити – поки що не можна! На практиці найчастіше студентам допомагають батьки або друзі з «правами», але можна знайти і автоінструктора. Його послуги обійдуться близько 50 доларів за годину.

У цьому ідея американської системи – учень не обмежений за кількістю годин, уроків тощо. Якщо хоче їздити і готуватися до складання весь вільний час – будь ласка. Що більше практики, то краще, вважають в Америці. Перед «driving test» слід прослухати обов'язкові лекції з безпеки руху тривалістю 8 годин.

А от іспит на водіння в США справді суворий – інструктор стежить за всіма діями водія, а сама їзда відбувається в умовах міського трафіку. Часто машина особиста або орендована. Причому «не скласти» можна навіть за зайву обережність, повільність за кермом або ж у тому разі, якщо ви «не відчуваєте» швидкість потоку. Екзаменатор стежить навіть за порухами голови. Під час отримання посвідчення в США обов'язково перевіряють зір майбутнього водія. Якщо ви склали всі іспити успішно, посвідчення вам надішлють поштою через місяць, і, оформивши страховку, можна сідати за кермо. Але все ж таки як і зі всім законодавством в США, є окремі нюанси в кожному штаті, які між собою різняться [2].

Грузія і Єгипет. Дві країни з найдоступнішими водійськими правами. У Грузії на все про все потрібен один час! Медкомісія не потрібна - ваше здоров'я візуально визначають співробітники поліції, кілька питань з теорії та тут же іспит з водіння. Ціна питання - 35 доларів. До недавнього часу іспит з водіння був

проїзд на відстань 6 метрів вперед і стільки ж назад. Тепер необхідно ще відповісти на 8 з 10 питань з теорії та здати практичну частину.

Висновки:

Отже, визначивши основні проблеми сучасного процесу здобуття водійського посвідчення та навчання в автошколі, робимо висновки, що:

1) Термін навчання в автошколі занадто короткий і потребує удосконалення у вигляді подовження як мінімум у два рази;

2) Також слід підсилити об'єм знань про конструкцію автомобіля, який надається під час навчання в автошколі.

До того ж, ми вважаємо за доцільне створити якийсь аналог колишніх навчально-виробничих комбінатів на базі навчальних закладів, зокрема шкіл, які будуть проводити повноцінний курс з вивчення ПДР та конструкції автомобіля.

Список використаних джерел:

1. Постанова КМУ № 340 від 08.05.1993 «Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами».

2. Навчання водінню. Порівняння автошкіл України та США - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://www.autocentre.ua/ua/avtopravo/avtoshkola/obuchenie-vozhdeniyu-sravnienie-avtoshkol-ukrainy-i-ssha-322774.html>

Топал Еліна Олександрівна

курсант факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Буга Володимир Васильович

доцент кафедри юридичних дисциплін факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

ВИКОНАННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ – ЗАПОРУКА У ЗБЕРЕЖЕННІ ЖИТТЯ НА ДОРОЗІ

Було так, що на дорогах їздили лише вершники на конях, кінні вози та колісниці, але ми вважаємо, що це перші транспортні засоби. Але не існувало правил, яких треба було дотримуватися, тому це призводило до аварій, а фактором цих аварій також стали вузькі та неіювномірні дороги. Саме така напружена ситуація, часті дорожні пригоди колісниць та вершників на конях стали початком створення правил дорожнього руху, ціллю яких було упорядкування дорожнього руху та створення руху транспорту безпечним для людей.

Сучасним правилам вже більше 100 років, пройшло багато часу і правила мають свій розвиток, вони набувають удосконалення і сприяє цьому, на жаль, кривава практика на дорогах світу.

З появою автомобілів, щоб врегулювати дорожній рух між пішоходами, велосипедистами та автомобілями виник перший світлофор, ще 140 років тому у Лондоні. Перший світлофор стояв у центрі міста на стовпі заввишки 6 метрів. Керував ним спеціально приставлена людина. З допомогою системи ременів він піднімав і опускав стрілку приладу. Потім стрілку замінив ліхтар, який працював на світільному газі. В ліхтарі були зелені і червоні скла, а жовті ще не придумали.

Перший електричний світлофор з'явився в США, в місті Клівленді, в 1914 році. Він теж мав лише два сигнали – червоний і зелений – і управлявся вручну. Жовтий сигнал заміняв застережливий свисток поліцейського. Але вже через 4 роки в Нью-Йорку з'явилися триколірні електричні світлофори з автоматичним управлінням. Цікаво, що в перших світлофорах зелений сигнал перебував нагорі, але потім вирішили, що краще помістити зверху червоний сигнал. І тепер у всіх країнах світу сигнали світлофора розташовуються за єдиним правилом: вгорі-червоний, посередині – жовтий, внизу – зелений. За ціле століття, що минув з моменту виникнення, світлофори встигли впровадитися в усі сфери життя. Існує величезна кількість видів регулюють табло, призначених для самих різноманітних цілей. Надточні світлофори застосовуються навіть у спортивних змаганнях.

На мою думку в майбутньому напрямок розвитку мети світлофора буде тільки набувати обертів з часом світлофори стануть настільки розумні, що ми будемо повністю покладатися на їх роботу. А поки залишається уважно стежити не тільки за сигналами, але і за ситуацією на дорозі. Будьте пильні, і тоді зелений колір ніколи не зміниться для вас на червоний [1].

Велике значення поряд з світлофором мають дорожні знаки. Не дивлячись це мегаполіс, місто, село на пішоходів чекають дорожньо транспортні пригоди, знання правил дорожнього руху – запорука безпеки на дорозі в ролі водія або пішохода. Щоб не потрапити у аварійну ситуацію на дорозі, на мою думку, треба виходити завчасно, бо, якщо поспішаєш це є однією з головних причин виникнення порушення правил дорожнього руху.

Кожен з нас намагається зробити навколишній світ безпечним, і саме на дорозі, коли ми, або пішоходи, або водії ми повинні створити умови безпеки не тільки для себе також і для оточуючих, також сприяти цьому повинні організації, об'єднання, спеціальні служби, які залучаються питанням дорог, на законодавчому рівні повинні мати розвиток правила дорожнього руху, а кожен з нас повинен знати та дотримуватися правил дорожнього руху.

Отже, якщо ти пішохід, або водій ти повинен:

По-перше, ЗНАТИ способи безпечної поведінки в умовах дорожнього руху.

По-друге, ВІРИТИ, що ці знання допоможуть убезпечити життя.

По-третє, ДІЯТИ на дорозі відповідно задля збереження власного життя і життя інших людей [2].

Якщо тобі відомі основні дорожні знаки – ти знаєш абетку дороги, і впевнено крокуєш тротуарами міста чи сидиш за кермом свого автомобіля.

Крім дорожніх знаків велике значення на дорозі має дорожня розмітка, це певні знаки, які малюють на проїзній частині і які вказують напрямок руху авто, порядок дорожнього руху, габарити дорожніх споруд. Дорожня розмітка допомога водіям і пішоходам орієнтуватися на дорозі і найголовніше допомагає безпечному руху авто, що і подальшому сприяє на безпеку життя кожного з нас [3].

Також, фактор який впливає на безпечність дорожнього руху – швидкість автомобіля: 1) швидкість стає небезпечною, коли не відповідає умовам руху транспорту; 2) треба знати, що чим вища швидкість, тим складніше зупинити транспортні засоби; 3) чим вища швидкість, тим менше часу виправити помилку під час руху твого автомобіля. Усі ці вимоги вам відомі, і тому їх виконувати – обов'язок кожного. Будьте обережними і пильнуйте за дорогою, коли ви за кермом – дотримуйтесь правил дорожнього руху [4].

Отже, кожен з нас повинен знати та виконувати правила дорожнього руху – це запорука безпеки на дорозі. Якщо кожен з нас буде уважний, кмітливий та буде нести відповідальність за свої дії не дивлячись водій ти чи пішохід – це безпечне майбутнє на дорогах твого міста, твоєї країни і в цілому всього світу. Пам'ятай, кожного з нас чекають вдома, життя людини безцінне. Ніколи не поспішай на дорозі, краще спізнитися, бо на той світ встигнеш завжди. Превентивні заходи щодо вивчення та дотримання правил дорожнього руху повинні перейти в ранг обов'язкових, з введенням їх у навчальний процес, адже відносини у цій сфері не обходять жодної людини і супроводжують кожного з нас усе життя.

Список використаних джерел:

1. Історія появи Правил дорожнього руху. Історія світлофора [Електронний ресурс]. – 2014. – Режим доступу до ресурсу: <http://pedkopilka.com.ua/vneklasnaia-rabota/pravila-bezopasnogo-povedenija-na-doroge/istorija-pojavlenija-pravil-dorozhnogo-dvizhenija-istorija-svetofora.html>.

2. Правила дорожнього руху [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://chl.kiev.ua/Default.aspx?id=7127>.

3. Бесіди з Правил дорожнього руху [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://gymnasium45.edu.kh.ua/Files/downloads/.doc>.

4. Виконання Правил дорожнього руху – запорука у збереженні життя на дорозі [Електронний ресурс]. – 2017. – Режим доступу до ресурсу: <http://javoriv-rda.gov.ua/uncategorized/vykonannya-pravyl-dorozhnoho-ruhu-zaporuka-u-zberezhenni-zhyttia-na-dorozi/> .

Тунтула Александра Сергеевна

доцент кафедры гражданского и уголовного права и процесса юридического факультета Черноморского национального университета имени Петра Могилы (г. Николаев), кандидат юридических наук, доцент

БЕСПРИСТРАСТНАЯ КВАЛИФИКАЦИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ДЕЯНИЯ ЗНАЧИТЕЛЬНОГО ОБЩЕСТВЕННОГО РЕЗОНАНСА

Имеющее значительный общественный резонанс дорожно-транспортное деяние, совершенное 18.10.2017 г. в 20:45 в г. Харьков на пересечении улицы Сумской с переулком Мечникова неподалеку от станции метро «Исторический музей» [1; 3 и др.], подлежит беспристрастной квалификации, что более правильно осуществить на основе следующего анализа обстоятельств данного деяния. Автомобиль Lexus под управлением Елены Зайцевой пронесся через перекресток на красный сигнал светофора и столкнулся с автомобилем Volkswagen Touareg под управлением Геннадия Дронова. В результате автомобиль Lexus был отброшен на обочину, перевернулся и на огромной скорости понесся на пешеходов, ожидавших на тротуаре перехода по пешеходной «зебре» на зеленый сигнал светофора, убив в конечном итоге шесть человек и причинив телесные повреждения различной степени тяжести еще 5 пешеходам. На сегодняшний день в совершении данного дорожно-транспортного деяния обвиняются как Е. Зайцева, так и Г. Дронов. При этом вина последнего усматривается на основании заключения автотехнической экспертизы, проведенной по результатам следственных экспериментов, в том, что он выехал на перекресток на желтый сигнал светофора и данное деяние находится в прямой причинной связи с наступившими последствиями. Согласно же интернет-сообщениям, по расчетам одного из математиков скорость автомобиля Lexus в момент столкновения составила около 100 км/ч, а Е. Зайцева перед тем как «сесть за руль автомобиля отдыхала в элитном ресторане «Чили», где «выпила бокал вина» и «в крови подозреваемой найдены наркотические вещества – опиаты», «а непосредственно в момент аварии – она сидела в «В контакте» и/или участвовала в гонках [1].

Изложенное и привлечение к уголовной ответственности Г. Дронова свидетельствует о циничном коррупционном явлении и/или о явном непрофессионализме следователей, судей и иных вовлеченных в противодействие данному деянию антиделиктологов (прокуроров, экспертов, адвокатов и др.). Во-первых, при наличии весьма объективных сведений – записи камер видеонаблюдения и видео-регистраторов с обоих автомобилей, особенно с автомобиля Е.Зайцевой, скорость автомобиля Lexus почему-то устанавливается по результатам следственных экспериментов, в конечном итоге показаниям лишь личностных источников. Во-вторых, и собственно выезд Г. Дронова на желтый сигнал светофора, а также участие либо

неучастие Е. Зайцевой в автомобильных гонках и скорость данного автомобиля непосредственно перед столкновением также легко проверяется при помощи записи камер видеонаблюдения как непосредственно в районе перекрестка, так и вдоль улицы Сумской, а записей видео-регистраторов обоих автомобилей. Активны ли были деяния Е. Зайцевой в соцсетях непосредственно и в момент столкновения также легко проверить.

В связи с изложенным большая вероятность того, что скорость автомобиля Lexus в момент столкновения с автомобилем Volkswagen Touareg все же действительно была не менее 100 км/ч. А данное обстоятельство делает абсурдной вину Г. Дронова в наступлении последствий данного деяния наряду с деяниями Е. Зайцевой. В такой ситуации деяния Е. Зайцевой должны быть перекалифицированы с нарушения правил безопасности дорожного движения, повлекших смерть нескольких лиц (ч. 3 ст. 286 УК Украины), что по отношению к смерти людей и другим последствиям данного деяния должно характеризоваться неосторожной формой вины, в данном случае - в виде преступной самонадеянности, на умышленное убийство с косвенным умыслом двух и более лиц, совершенное способом, опасным для жизни многих лиц (п. 1 и п. 5 ч. 2 ст. 115 УК Украины), а также умышленное причинение иным потерпевшим телесных повреждений и умышленное повреждение их имущества, в данном случае автомобиля Volkswagen Touareg и др. Ведь для наличия неосторожной формы вины по отношению к смерти людей при нарушении правил безопасности дорожного движения требуется расчет нарушителя на реальные обстоятельства, в силу которых смерть людей и иные последствия нарушения правил безопасности дорожного движения не должна наступить, Косвенный же умысел характеризуется тем, что нарушитель не желает наступления смерти людей и других последствий в результате нарушения правил безопасности дорожного движения, но сознательно допускает наступление их смерти и иных последствий данного деяния. При скорости автомобиля Lexus 100 и выше км/ч надеяться на то, что в случае появления каких-либо помех для движения данного автомобиля можно будет избежать наступления тяжелых последствий, в т.ч. смерти нескольких человек, абсурдно и наличие именно такой скорости и является одним из типичных оснований для объективного разграничения между собой по отношению к наступившим последствиям деяний по ч. 3 ст. 286 и по п. 1 и п. 5 ч. 2 ст. 115 УК Украины и иных частей ст. 286 УК Украины и статей данного кодекса по умышленному причинению телесных повреждений соответствующей степени тяжести, а также для вывода о том, что водитель автомобиля Volkswagen Touareg Г. Дронов не имел технической возможности предотвратить наступления таких последствий и в случае отсутствия с его стороны нарушения правил безопасности дорожного движения, выразившегося в начале движения и выезде на перекресток на желтый сигнал.

В то же время, согласно требованиям п. 12.1 и 12.3 Правил дорожного движения [2], Е. Зайцева при выборе в пределах безопасной скорости

движения должна была учитывать дорожную обстановку и состояние автомобиля, чтобы иметь возможность постоянно контролировать движение автомобиля и безопасно управлять им. В случае возникновения опасности для движения или пешеходов, которую Е. Зайцева объективно могла выявить при безусловном соблюдении изложенных требований (в любом случае без превышения скорости, разрешенной для движения в населенном пункте), она должна была немедленно принять меры к снижению скорости вплоть до полной остановки либо для безопасного объезда препятствия. С учетом изложенного и требований п. 16.8 указанных Правил при включении мигающего зеленого сигнала светофора Е. Зайцева должна была остановиться на стоп-линии перед перекрестком и она могла закончить движение лишь тогда, когда ее автомобиль уже пересек данную стоп-линию с учетом безусловного выполнения рассмотренных требований п. 12.1 и 12.3 Правил [2], чего в данном случае не было. При этом даже скорость около 75 км/ч, которая, со слов весьма заинтересованного пассажира автомобиля Lexus, была у этого автомобиля при подъезде к перекрестку на мигающий зеленый сигнал светофора [3], не позволяла Е. Зайцевой выполнить изложенные требования п. 16.8 Правил и остановиться у разметки стоп-линии перед перекрестком. Собственно только данное обстоятельство и находится в прямой причинной связи с наступившими последствиями, особенно, если будет установлена на основе данных записи камер видеонаблюдения и автомобильных видео-регистраторов реальная скорость данного автомобиля и иные важные обстоятельства данного деяния. Нормальная скорость автомобиля Е. Зайцевой, которую следовало избирать, согласно требованиям п. 12.1 и 12.3 Правил, позволила бы ей избежать столкновения, в любом случае выбрасывания ее автомобиля за пределы дорожного полотна на пешеходов, даже при доказанности нарушения Г. Дроновым начала выезда на перекресток на желтый сигнал светофора.

Таким образом, в прямой причинной связи с наступившими последствиями находится лишь значительное превышение скорости Е. Зайцевой, что, в свою очередь, является основанием для квалификации ее деяния на п. 1 и п. 5 ч. 2 ст. 115 УК Украины и на иные статьи по умышленному причинению телесных повреждений соответствующей степени тяжести и умышленное уничтожение имущества, когда наличие на сегодняшний день двух смягчающих ее вину обстоятельств – чистосердечное раскаяние и добровольное возмещение ущерба, может быть нейтрализовано наличием ряда отягчающих обстоятельств, что может явиться достаточным основанием для назначения виновной и пожизненного заключения. Фактически же проведенное досудебное расследование данного деяния и судебное рассмотрение данного уголовного дела свидетельствуют о циничном коррупционном явлении на фоне международной и официальной отечественной государственной обеспокоенности низким уровнем противодействия данному злу и/либо об явном непрофессионализме следственных, судебных и иных антиделиктных органов, вовлеченных в

данное судебное разбирательство. Более того в действиях Геннадия Дронова вообще отсутствует состава какого-либо правонарушения, поскольку, согласно данным записи видеорекамера, его автомобиль пересек линию у опоры светофора с левой стороны перед улицей Сумской строго на зеленый сигнал светофора [4].

Список использованных источников:

1. Жуткое ДТП в Харькове: что известно спустя месяц после трагических событий [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://newsone.ua/news/accidents/zhutkoe-dtp-v-xarkove-hto-izvestno-spustya-mesyac-posle-tragicheskix-sobytij.html>

2. Правила дорожнього руху. Затв. постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р., № 1306, зі змінами згідно постанови КМ України № 660 від 30.08.2017 р. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF/paran16#n16>

3. Смертельное ДТП в Харькове: пассажирка Зайцевой дала важные показания [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://24tv.ua/ru/smertelnoe_dtp_v_harkove_passazhirka_zajcevoj_dala_vazhnye_pokazaniya_n935292

4. Смертельна аварія у Харкові: хронологія подій [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.youtube.com/watch?v=4IvOhie8u6U>

Турбін Данило Олексійович

курсант факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Буга Володимир Васильович

доцент кафедри юридичних дисциплін факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

АВАРІЙНІСТЬ НА ДОРОГАХ ТА ШЛЯХИ ЇЇ ЗНИЖЕННЯ

Актуальною залишається проблема аварії на автодорогах. Щороку в ДТП гине велика кількість людей. Зниження травматизму та підвищення безпеки дорожнього руху є важливим завданням української влади.

В Україні щодня на автошляхах гине близько 10 осіб, що є неприпустимо високим показником. Як передає кореспондент УНІАН, про це голова Національної поліції України Сергій Князев повідомив на річній підсумковій колегії МВС [1].

Фактично смертність, яку ми маємо на дорогах, можна порівняти з літаком, який впав та має велику кількість жертв. Якби розбивалися літаки – увага суспільства, чиновників і політиків, наголошує експерт, була б в сотню разів більшою. А в той час, коли на дорогах гинуть тисячі людей, держава

практично жодних заходів не вживає. Відтак виникає потреба реалізовувати «безпеку на дорогах» силами громадських активістів, поліцією та зацікавленими в цьому народними депутатами. Бо саме в руках останніх – імплементація "дорожніх" ініціатив на законодавчому рівні [2].

Слід зазначити, що ключовою причиною смертей на українських дорогах залишається перевищення швидкості. Водії масово порушують правила, оскільки контроль швидкісного режиму відсутній, а штрафи – малі і незіставні зі шкодою. Тому необхідно відновити автоматичну фіксацію порушень ПДР та встановити суму штрафу, яка спонукатиме водіїв дотримуватися правил. А одним із позитивів минулого року експерти називають зменшення максимальної швидкості у населених пунктах до 50 км/год [3].

В "Укравтодорі називали наближенням до європейських стандартів та запевняли, що зменшення максимально дозвільної швидкості дозволить знизити кількість дорожньо-транспортних пригод на українських вулицях. Керівник Державного агентства автомобільних доріг України Славомір Новак зазначив: «Зменшення швидкості у населених пунктах лише на 10 кілометрів на годину на 90 відсотків зберігає життя людей у випадку дорожньо-транспортних пригод» [4].

Кроки, які пропонує Укравтодор з метою зменшення аварійності на автошляхах: будівництво 500 кільцевих розв'язок замість нерегульованих перехресть, оновлення технічних стандартів для проектування та будівництва доріг, облаштування 1000 наземних пішохідних переходів (островки безпеки, освітлення, якісні дорожні знаки та розмітка), запровадження інтелектуальних транспортних систем, в тому числі, й автоматичного вагового контролю, впровадження безпечних перехресть, спорудження надземних та підземних пішохідних переходів, будівництво об'їзних доріг населених пунктів, інженерна ліквідація місць концентрації ДТП, заміна застарілих бар'єрних огорожень, інші аналогічні інфраструктурні заходи [5].

Аналіз основних причин недостатнього рівня забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні порівняно з відповідним рівнем країн Європейського Союзу свідчить про наступне: низький рівень дорожньої дисципліни учасників дорожнього руху та усвідомлення небезпеки наслідків її порушення, зокрема недотримання встановленої швидкості руху та правил маневрування, ігнорування використання ременів безпеки, порушення режимів праці та відпочинку водіями; неналежний рівень практичного забезпечення невідворотності покарання за порушення правил дорожнього руху та усвідомлення цього учасниками дорожнього руху; недостатній рівень координації діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади щодо вирішення питань безпеки дорожнього руху; недостатність фінансування заходів, спрямованих на зниження рівня аварійності на дорогах, та відсутність системних підходів до проведення аналізу ефективності фінансування таких заходів; низький рівень використання сучасних методів підготовки та підвищення кваліфікації водіїв, навчання правил дорожнього руху громадян тощо [6].

Водночас на думку экс-журналіста, народного депутата та члена комітету ВРУ з питань європейської інтеграції Мустафи Найема, зараз виглядає так, що хтось когось змушує виконувати закон, користуватись пасками безпеки, не пити за кермом, не порушувати швидкість. І це виглядає, начебто в країні є якийсь батько і є діти, які хочуть свободи, а їм її не дають. Тобто, перш за все, зазначає Найем, сідаючи за кермо машини, свідомими та відповідальними за своє життя та інших мають бути самі громадяни. Окрім того, нардеп пропонує за пияцтво ввести кримінальну відповідальність. Якщо людина свідомо сідає за кермо у нетверезому стані, говорить Найем, нехай буде готова отримати штамп про судимість [2].

Можливі наступні шляхи розв'язання проблеми, а саме: удосконалення державного управління у сфері безпеки дорожнього руху на засадах консолідації відповідних функцій центральних органів виконавчої влади і координації дій органів державної влади та місцевого самоврядування; системне запровадження та належне фінансування заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху; удосконалення порядку ведення обліку дорожньо-транспортних пригод та проведення аналізу причин їх виникнення для розроблення заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в місцях концентрації дорожньо-транспортних пригод; підвищення професійного рівня особового складу Державтоінспекції, а також державних службовців та працівників Укртрансінспекції; поліпшення профілактичної роботи, спрямованої на запобігання дорожньо-транспортному травматизму, а також підвищення рівня правосвідомості учасників дорожнього руху; поліпшення експлуатаційних показників автомобільних доріг і вулиць за параметрами безпечності з урахуванням європейських вимог, а також системи контролю їх експлуатаційного стану за параметрами безпеки руху; запровадження автоматизованих засобів контролю дорожнього руху, передусім швидкості руху; удосконалення системи організації руху транспортних засобів та пішоходів, зокрема шляхом використання новітніх технічних засобів організації дорожнього руху з поліпшеними характеристиками їх сприйняття; підвищення рівня безпеки пішоходів, у тому числі шляхом врахування потреб інвалідів тощо [6].

Підсумовуючи зазначимо, що влада в Україні не приділяє достатньої уваги травматизму на автодорогах. Головними чинниками смертності на дорогах є перевищення швидкості та керування у стані алкогольного сп'яніння. Більшість ДТП з загибеллю людей трапляються у містах. Зниження дозволеної у містах швидкості руху автомобілів є правильним кроком української влади. На нашу думку люди повинні бути свідомими та відповідальними за кермом, саме це є важливим чинником безпеки дорожнього руху. Також необхідно збільшити відповідальність за порушення ПДР та постійно здійснювати контроль за дотриманням ПДР як з боку водіїв, так і з боку пішоходів. Необхідно проведення комплексних реформ направлених на забезпечення безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. В Україні щодня на автошляхах гине близько 10 осіб - голова Нацполіції [Електронний ресурс] // Інформаційне агенство УНІАН. – 2018. – Режим доступу до ресурсу: www.unian.ua/society/2368652-v-ukrajini-schodnya-na-avtoshlyahah-gine-blizko-10-osib-golova-natspolitsiji.html.
2. (Не)безпечна дорога: як знизити аварійність до нуля [Електронний ресурс] // Телеканал новин «24». – 2016. – Режим доступу до ресурсу: 24tv.ua/nebezpechna-doroga-yak-zniziti-avariynist-do-nulya-n748943.
3. Безпека дорожнього руху: що змінилось і чого чекати у 2018 році [Електронний ресурс] // Центр демократії та верховенства права. – 2018. – Режим доступу до ресурсу: <http://cedem.org.ua/news/bezpeka-dorozhnogo-ruhu-shho-zminylos-i-chogo-chekaty-u-2018-rotsi/>.
4. 50 замість 60: що дасть обмеження швидкості у містах в українських реаліях [Електронний ресурс] // Deutsche Welle. – 2017. – Режим доступу до ресурсу: www.dw.com/uk/50-zamist-60-shho-dast-obmezhennya-shvidkosti-u-mistax-v-ukrajinskich-realijah/a-39853661.
5. Україна повинна скоротити рівень смертності на дорогах щонайменше вдвічі до 2020 року, - Володимир Омелян [Електронний ресурс] // Міністерство інфраструктури України. – 2017. – Режим доступу до ресурсу: mtu.gov.ua/news/28788.html?PrintVersion.
6. Степанов О. В. Проблеми та перспективи забезпечення безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс] / О. В. Степанов // Архив научных публикаций. – 2015. – Режим доступу до ресурсу: www.rusnauka.com/9_SNP_2015/Tecnic/4_189442.doc.htm.

Черненко Дар'я Анатоліївна

курсант 2 курсу факультету № 1 Донецького юридичного інституту МВС України

Червінчук Андрій Васильович

старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

«ДІТИ НА ДОРОЗІ»: ПРОФІЛАКТИЧНІ ЗАХОДИ В РАМКАХ ПЛОТНОГО ПРОЕКТУ «СПІВПРАЦЯ ПРАКТИЧНИХ ПРАЦІВНИКІВ ТА КУРСАНТІВ ЗАРАДИ БЕЗПЕКИ НЕПОВНОЛІТНІХ»

Щорічно у світі внаслідок дорожньо-транспортних пригод гине понад 186 тисяч дітей віком до 18 років. Не оминула ця проблема й Україну. Лише у 2017 році на українських автошляхах трапилось 4770 ДТП за участю дітей, під час яких 175 дітей загинуло та майже 4500 отримали травми [1].

Приблизно три чверті всіх ДТП з участю дітей відбуваються в результаті їх непередуманих дій. Серед них найбільш частими є: перехід через проїзну частину поза встановлених для переходу місць; несподіваний вихід через

рухаються або стоять транспортних засобів або інших перешкод, що заважають огляду; недотримання сигналів світлофору; ігри на проїзній частині і ходьба по ній за наявності тротуару [2].

У Кривому Розі найчастіше діти стають учасниками дорожньо-транспортних пригод тому що:

- дітей не видно вночі та вдень;
- дорогу перебігають, а не переходять;
- вся увага звернута на гаджети (наушники).

Намагаючись виправити ситуацію із станом дитячого дорожньо-транспортного травматизму, курсанти факультету № 1 Донецького юридичного інституту МВС України в рамках пілотного проекту Криворізького ВП ГУНП в Дніпропетровській області «Співпраця практичних працівників та курсантів заради безпеки неповнолітніх» започаткували проведення тренінгів із учнями молодших класів з безпечної поведінки на дорогах.

У проекті активну участь беруть курсанти Донецького юридичного інституту, які вважають, що пропагуючи дотримання правил безпечної поведінки на дорогах, можна вберегти себе, друзів, однокласників, молодших учнів і своїх близьких від ДТП.

Сутність проекту в тому, щоб провести широке інформування населення, їх правове навчання та виховання. Тобто, реалізувавши проект ми налагодимо ефективну взаємодію з неповнолітніми, чим підвищимо рівень їх довіри та їх батьків до поліції (запланований обсяг аудиторії – 2000 чоловік).

Змістовну частину тренінгу було підготовлено спільними напрацюваннями науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Донецького юридичного інституту та Криворізького відділу поліції. У ній поєднано теоретичну складову із правил дорожнього руху, наочні приклади типових правопорушень на вулично-дорожній мережі та ігрові завдання для закріплення отриманих знань.

Безпека дітей – це головне завдання дорослих. А вину за порушення правил дорожнього руху, не можна покласти на дитину. Будь-яка подія, що відбулась із дитиною означає, що дорослі недостатньо приділили їй своєї уваги, не навчили або ж особистим прикладом показали, що не можна порушити «закон дороги» [3]. Нажаль, дуже часто за випадками дитячого дорожнього травматизму стоїть байдужість дорослих до вчинених дітьми правопорушень.

Очікуванні результати проекту:

За результатами реалізації проекту очікуються такі результати:

- поширення знань з проблематики особистої безпеки у дитячому та підлітковому середовищі, серед батьків, вихователів і педагогів;
- формування у дітей, підлітків та їх батьків, навичок і звичок законослухняної поведінки;
- профілактика найбільш типових адміністративних правопорушень і злочинів, скоєних як неповнолітніми, так і щодо неповнолітніх;
- впровадження нових форм і методів профілактичної роботи поліцейських з дітьми.

Реалізація проекту надасть змогу провести 60 заходів з 2000 учасниками. Інноваційні форми подачі матеріалів, щодо профілактики злочинів по-перше навчить мешканців міста безпечної поведінки. Що в свою чергу призведе до наявності у дітей та підлітків знань про допустимі форми поведінки, та як наслідок зниження рівня дорожньо-транспортних пригод серед дітей. А по-друге безпосереднє спілкування з працівниками поліції у подібній ігровій формі підвищить рівень довіри дітей до поліцейських, та як наслідок й їх батьків. Бо по суті, імідж поліції складається з двох чинників – безпосереднього контакту поліцейського з особою, та тою інформацією, яка розповсюджується, щодо діяльності поліції у засобах масової інформації.

Список використаних джерел:

1. Причини ДТП – основна причина ДТП [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://cityukraine.info/?citynews=64268>.
2. «Безпека руху», Олексій Пекун. – Будівництво й нерухомість. – 2006. - № 40. – С. 59.
3. Веселов М. Ю. Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні : автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук / Київ : КНУВС, 2009 – 18 с.

Червінчук Андрій Васильович

старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ КОРИСТУВАННЯ ЗОВНІШНІМИ СВІТЛОВИМИ ПРИЛАДАМИ

Зовнішні світлові прилади мають значний вплив на безпеку дорожнього руху. Тому вимоги, що висуваються до їх технічного стану та порядку використання мають виконуватися безумовно. А за порушення зазначених вимог винні особи мають нести юридичну відповідальність.

Для з'ясування міри відповідальності за вчинення конкретного проступку уповноважена особа, як суб'єкт владних повноважень, має визначити відповідність ознак вчиненого діяння ознакам конкретного складу адміністративного правопорушення, передбаченого відповідною статтею зазначеного Кодексу. Цей процес являє собою кваліфікацію адміністративних правопорушень [1].

Для кваліфікації правопорушень, пов'язаних з використанням зовнішніх світлових приладів слід звернути увагу на їх класифікацію та види. Так, ДСТУ 3649:2010. «Колісні транспортні засоби. Вимоги щодо безпечності технічного стану та методи контролювання» визначає вогонь (фару, ліхтар) як пристрій,

призначений для освітлення дороги або подавання світлового сигналу іншим учасникам дорожнього руху. Ліхтарі освітлення заднього номерного знака і світловідбивальні пристрої також розглядають як вогні. До таких зовнішніх світлових пристроїв відносять: фару дальнього світла, фару ближнього світла, передня протитуманну фару, ліхтар заднього ходу, покажчик повороту, сигнал гальмування, ліхтар освітлення номерного знака, передній габаритний ліхтар, задній габаритний ліхтар, задній протитуманний ліхтар, контурний вогонь, задній світловідбивальний пристрій [2].

Виходячи з наведених дефініцій та функціонального призначення зовнішніх світлових приладів слід визначити їх класифікацію за наступними видами:

- освітлювальні прилади (призначені для освітлення дороги). Світловий пучок такого приладу сприймається після відбиття від дороги чи іншого об'єкту;

- світлосигнальні прилади (призначені для подавання світлового сигналу іншим учасникам дорожнього руху). Світловий потік такого приладу спостерігач сприймає безпосередньо [3].

Правилами дорожнього руху визначено умови та порядок користування зовнішніми світловими приладами, а також перелік технічних несправностей зовнішніх світлових приладів і невідповідностей, з якими експлуатація транспортних засобів забороняється згідно із законодавством.

Норми КУпАП передбачають декілька складів адміністративних правопорушень, пов'язаних із порушенням порядку експлуатації зовнішніх світлових приладів. Зокрема, частиною 1 статті 121 КУпАП передбачена відповідальність за керування водієм транспортним засобом, що має несправності зовнішніх світлових приладів (темної пори доби).

Частиною 2 статті 122 КУпАП передбачена відповідальність за порушення правил користування зовнішніми освітлювальними приладами і використання цих приладів та їх переобладнання з порушенням вимог відповідних стандартів.

В результаті аналізу зазначених норм можливо виділити наступні склади адміністративних проступків:

- керування водієм транспортним засобом, що має несправності зовнішніх світлових приладів (темної пори доби). Головною кваліфікаційною ознакою таких правопорушень є вчинення протиправного діяння у певний період часу, а саме від заходу до сходу сонця (п.1.10 ПДР). При цьому відповідальність настає за у зв'язку з несправністю будь-якого світлового приладу, як освітлювального, так і світлосигнального. Несправністю визнається такий стан об'єкта, за яким він нездатний виконувати хоч би одну із заданих функцій[2]. До цієї категорії правопорушень слід віднести порушення п. 31.4.3(а) ПДР в частині невідповідності режиму роботи зовнішніх світлових приладів вимогам конструкції транспортного засобу внаслідок його несправності, п. 31.4.3 (в) та п. 31.4.3 (г) щодо відсутності на світлових приладах розсіювачів. Такі діяння слід кваліфікувати як адміністративне

правопорушення, передбачене частиною 1 статті 121 КУпАП. Досить незрозумілою є позиція законодавця щодо притягнення до відповідальності за несправність усіх видів світлових приладів лише темної пори доби. Якщо несправність ближнього світла фар дійсно викликає небезпеку лише темної пори доби, то непрацюючий покажчик повороту створює небезпечні умови руху і вдень і вночі.

- порушення правил користування зовнішніми освітлювальними приладами. Розділом 19 ПДР визначається порядок використання зовнішніх світлових приладів: як освітлювальних, так і світлосигнальних. Однак, слід звернути увагу, що нормами частини 2 статті 122 КУпАП передбачена відповідальність лише за порушення правил користування зовнішніми освітлювальними приладами.

- переобладнання зовнішніх освітлювальних приладів з порушенням вимог відповідних стандартів. Особливістю зазначеного складу адміністративного правопорушення є те, що відповідальність настає за переобладнання не усіх видів світлових приладів, а лише тих, що відносяться до освітлювальних. Вимоги до зовнішніх освітлювальних приладів зазначені у ДСТУ 3649:2010. «Колісні транспортні засоби. Вимоги щодо безпечності технічного стану та методи контролювання». Зміна їх типу, кольору, розміщення і режиму роботи внаслідок цілеспрямованих дій (п. 31.4.3(а) ПДР), встановлення на освітлювальний прилад розсіювача або лампи, що не відповідає типу даного світлового приладу (п. 31.4.3(г) ПДР), а також нанесення на розсіювачі освітлювальних приладів тонування або покриття, що зменшує їх прозорість чи світлопропускання (п. 31.4.3(г) ПДР) слід розцінювати як адміністративне правопорушення, передбачене частиною 2 статті 122 КУпАП.

Решта порушень п.п. 31.4.3 (а-г) ПДР слід кваліфікувати як адміністративні правопорушення, передбачені статтею 125 КУпАП «Інші порушення правил дорожнього руху».

Санкцією статті 125 КУпАП передбачена відповідальність у вигляді попередження. Цей вид стягнення переважною більшістю учасників дорожнього руху не сприймається як покарання за протиправну поведінку, а тому не носить профілактичної функції.

Саме тому норми Кодексу України про адміністративні правопорушення потребують впорядкування з урахування класифікації зовнішніх світлових приладів. Зокрема, у частині 1 статті 121 слова «зовнішніх світлових приладів (темної пори доби)» замінити словами «зовнішніх освітлювальних приладів (темної пори доби та в умовах недостатньої видимості)». Тоді несправності світлосигнальних світлових приладів будуть кваліфікуватись як інші технічні несправності транспортного засобу, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація його забороняється.

Список використаних джерел:

1. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: монографія / Ю. С. Коллер, А. О. Собакарь. – К. : «МП Леся», 2015. – 204 с.
2. ДСТУ 3649:2010. Колісні транспортні засоби. Вимоги щодо безпечності технічного стану та методи контролювання. Держспоживстандарт України, Київ, 2011.
3. Акимов С. В. Чижов С. П. Электрооборудование для автомобилей. Учебник для ВУЗов. М. – ЗАО «КЖИ «За рулем», 2003. – 384 с.
4. ДСТУ 2860-94. Надійність техніки. Терміни та визначення, Київ, 1994.

Четверіков Борис Володимирович

старший викладач кафедри фотограмметрії та геоінформатики Національного університету «Львівська політехніка», кандидат технічних наук

Колб Ігор Захарович

докторант кафедри фотограмметрії та геоінформатики Національного університету «Львівська політехніка», кандидат технічних наук

ПРОЕКТУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЯ АВТОМОБІЛЬНОЇ НАВІГАЦІЙНОЇ КАРТИ М. ЛЬВОВА ДЛЯ GPS GSRMIN

GPS-приймач, як пристрій позиціонування, здатен визначати координати місцеположення і відобразити його на цифровій карті. Існує достатньо багато видів комп'ютерних програм, які можуть створювати карти, придатні для використання на платформі GPS-навігатора, отримувати від такого пристрою дані і відобразити їх на картах.

В GPS-навігаторах можна використовувати растрові і векторні карти. Растрові карти допускають масштабування в досить невеликих межах і не мають підтримки механізму маршрутизації. Тому в туристичних та автомобільних навігаційних системах, де зміна масштабу карти при збереженні її інформативності, простоти читання є дуже важливою, зазвичай використовують векторні карти.

Для векторних карт всі дані щодо геоприв'язки містяться в кожному об'єкті карти. Тому їх можна копіювати з однієї карти на іншу і бути впевненим, що при цьому об'єкт не «втече» кудись вбік. Растри зберігають інформацію про прив'язку відразу для всього зображення в цілому. Тому растр не можна просто так обрізати чи об'єднати з іншими растрами. Після таких дій необхідна повторна геоприв'язка.

З усього списку форматів даних, які підтримуються ГІС-редакторами виділимо ті, що призначені для завантаження і зберігання навігаційних карт: MP – «Польський формат». Використовується для зберігання вхідних карт;

IMG – формат карт для навігаторів Garmin; RUS – формат карт програми ГИС Русса; NTM – формат карт для програми Навител Навигатор. Існують формати карт для відносно малопоширених навігаторів Alan map та Holux.

«Польський формат» є вихідним на будь-якому етапі роботи з картою. Він дозволяє зберігати дані карти без їх оптимізації під конкретний тип пристрою. Важливою перевагою даного формату є відсутність так званої «нарізки» об'єктів, яка виконується для прискорення відображення карт. Тому робота з редагування об'єктів значно спрощується [1].

Навігатори Garmin мають доволі розвинутий формат зберігання карт і дозволяють використовувати багато корисних функцій. В якості компілятора для перетворення в цей формат можна використати програму cGPSmapper.

Метою виконання представленої роботи є реалізація технології розробки навігаційної карти м. Львова для використання в портативних навігаційних пристроях різного типу.

Вихідним матеріалом для створення навігаційної карти служить фрагмент сканованої растрової карти з атрибутивною інформацією про об'єкти, що вона містить. Цей фрагмент векторизується в програмному пакеті ГІС (на вибір виконавця) і зберігається в форматі shp [2]. Шари векторної карти імпортують в програмний пакет GPSMapEdit.

У вікні програми з'явиться карта, готова для подальшої роботи (рис.1).

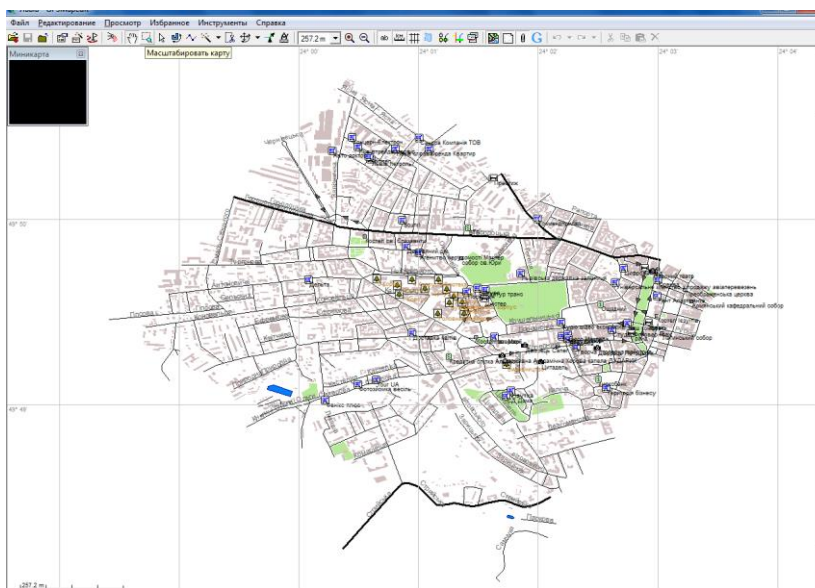


Рис.1. Завантажена карта

Для продовження роботи слід зберегти карту в «Польському форматі».

Створення карти з автоматичною прокладкою маршруту

Автоматична прокладка маршруту або роутинг (від англ. "routing"), що в даному контексті означає "рух за певним (оптимальним) маршрутом". Для виконання роутингу слід побудувати дорожній граф [3]. Дані для дорожнього графа можуть створюватися тільки для деяких типів об'єктів, а саме - **для ліній доріг**. Перед створенням вузлів дорожнього графа слід включити спеціальний

вид відображення карти - *ShowRoutingNodes*. У цьому випадку буде видно, які вузли з'єднані, а які ні. Класи доріг визначають їхній ієрархічний статус в мережі. Спільно з даними швидкісного режиму та дорожніх знаків ці параметри дозволяють гнучко керувати можливостями прокладки маршруту. Вибирається клас дороги у вікні «властивість об'єкта» (*ObjectProperties*) на вкладці "*Routing*". Параметри задаються через меню "*Routeclass*" (рис.2).

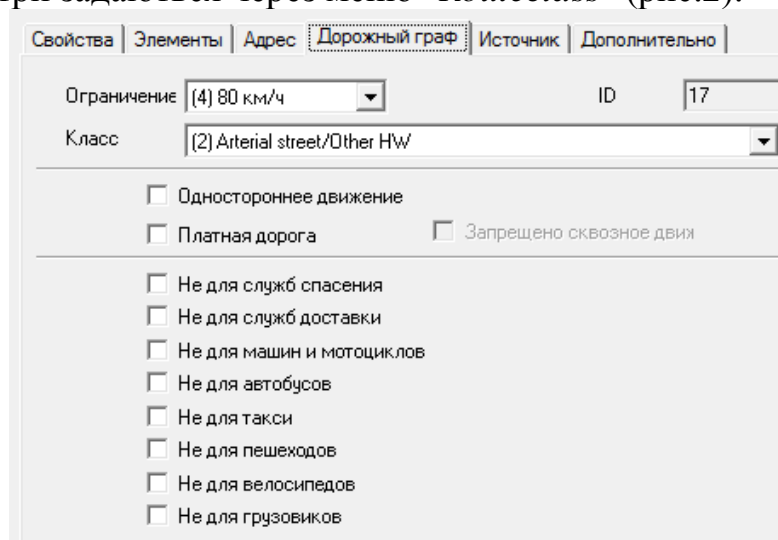


Рис.2. Діалог властивостей об'єкта

Необхідними даними для прокладки оптимального маршруту є задання для кожного відтинку доріг її статусу та швидкісного режиму [4,5].

Для створення дорожнього графа слід вибрати команду *Инструменты-Создать дорожный граф*. Відображення слід переключити в режим показу вузлів дорожнього графа – *ShowRoutingNodes*. Результат виконання команди - карта з класифікацією доріг і вузлами графа. Оператор має змогу встановити обмеження руху на окремих ділянках доріг згідно з регламентом дорожніх знаків і дорожньої розмітки. Наприклад, вставити заборону поворотів, позначити дороги з одностороннім рухом тощо. На отриманому зображенні карти стрілками буде вказано можливий напрямок руху по дорогах (рис.3).

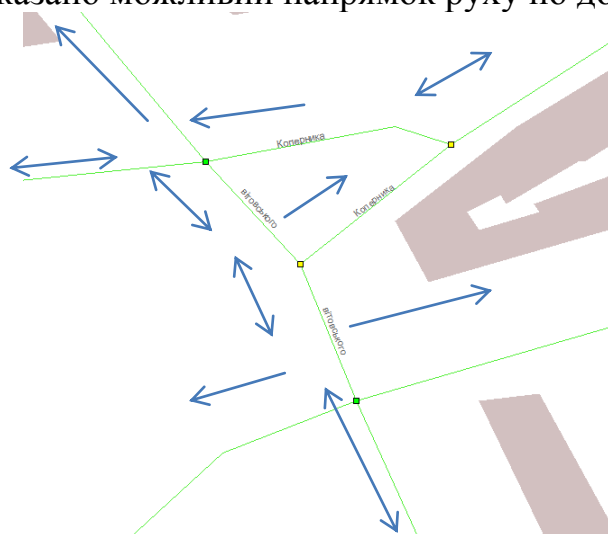




Рис.3. Приклад доріг з одностороннім та двостороннім рухом

Для налаштування вузлів слід викликати діалог *Свойства узла* використовуючи інструмент , навести курсор миші на потрібний вузол і правою кнопкою викликати контекстне меню у якому вибрати *Свойства узла*.

Тепер карта містить дані про дорожній граф і стає можливою автоматична прокладка маршрутів. Якщо потрібно, щоб за деякими дорогами маршрут проходив лише в разі крайньої необхідності, слід змінити в бік зменшення дозволена швидкість. При інших рівних умовах маршрут буде будуватися за тими дорогами, які мають більший статус.

Спеціальний програмний інструмент імітує прокладку маршрута приблизно так, як це відбувається в навігаторі. Викликається відлагоджувач *Інструменти-Тест дорожнього графа* або спеціальною кнопкою  на панелі інструментів. Після вказівки на карті початкової та кінцевої точки тестованого маршруту, з'являється лінія, що показує, як буде прокладений маршрут (рис.4) [6].

Навігаційні пристрої Garmin працюють з картами створеними у власному форматі з розширенням *.img. Для компіляції створеної карти з «Польського формату» в формат Garmin застосовують модуль cGPSmapper.

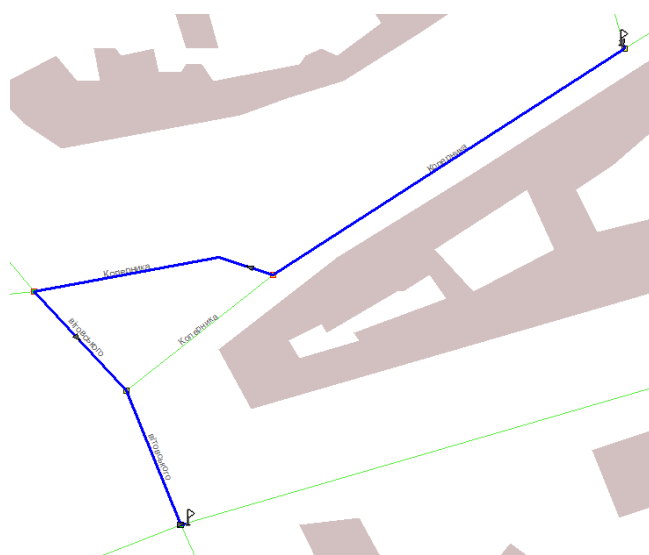


Рис.4. Тестовий маршрут

Список використаних джерел:

1. Електронні матеріали журналу «Информационный бюллетень ГИС-ассоциации»: <http://www.gisa.ru>
2. Сайт компанії ESTI MAP – офіційний представник Pitney Bowes Business Insight, виробника ГІС MapInfo <http://www.esti-map.ru/>
3. Митчел Э. Руководство по ГИС-анализу. - Часть 1: Пространственные модели и взаимосвязи. – Киев: «ЕКОММ», 2000. – 198с.
4. Матеріали Web-вузлів СП "Дата+", ООО "Ести-Мар" – <http://www.tsti-map.ru>, <http://www.dataplus.ru>, <http://www.ecomm.kiev.ua>
5. Тести і огляди навігаторів та навігаційних програм. <http://gps-club.ru/>
6. Створення і редагування векторних карт для навігаційно-інформаційної системи ГІС Русса. <http://freemaps.ru/lessons/index.php>

Янчевський Артем Олегович

курсант навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ

Федоровська Наталія Володимирівна

старший науковий співробітник наукової лабораторії з проблем забезпечення публічної безпеки і порядку навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ, майор поліції (науковий керівник)

ВЗАЄМОДІЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ ІЗ ГРОМАДСЬКИМИ ОРГАНІЗАЦІЯМИ ЩОДО ПОПЕРЕДЖЕННЯ ДИТЯЧОГО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ

За даними Патрульної поліції з початку року в Україні зареєстровано понад три тисячі ДТП, учасниками яких стали діти (жертв - майже 150). Основною причиною є незнання правил дорожнього руху, неухважність і, звичайно, порушення правил водіями.

За 11 місяців 2017 року в Україні сталося понад 6085 ДТП за участі дітей. В цих ДТП 1597 дітей зазнали травм різного ступеня, 169 дітей загинуло з них 61 - діти пішоходи. Таку статистику оприлюднив перший заступник начальника Департаменту патрульної поліції України Олексій Білошицький [1].

Під дитячим дорожньо-транспортним травматизмом слід розуміти сукупність усіх випадків ушкоджень у дітей, які нанесені їм зовнішніми і внутрішніми частинами транспортного засобу, що рухається, в умовах і місцях (вулиця, дорога, автомагістраль, двір тощо), що вимагає дотримання ПДР учасниками дорожнього руху. Транспортними травмами є ті ушкодження, що діти одержують під час ДТП, як від первинного удару по тілу, так і від повторно діючих сил.

Попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму, в першу чергу, полягає у вивченні причин та умов виникнення ДТП за участю дітей. В подальшому ці результати будуть використані при роз'яснювально-виховній, правопросвітницькій роботі серед дітей і дорослого населення, а також при проведенні профілактичних заходів щодо зниження дитячої дорожньо-транспортної аварійності як загалом, так і в окремих її проявах.

До основних причин дитячого дорожньо-транспортного травматизму належить:

1. Недостатній контроль за дітьми по дорозі в школу та додому.
2. Незнання правил дорожнього руху та поведінки на вулиці, навмисне нехтування цими правилами.
3. Ігри на проїзній частині вулиці.
4. Недостатнє охоплення дітей позашкільною навчально-виховною та розважальною роботою, недостатній контроль за дітьми під час дозвілля.

Профілактика дитячого травматизму більш соціальна, ніж медична проблема і потребує зусиль багатьох муніципальних та соціальних служб.

Так, за підтримки Реформи системи кримінальної юстиції щодо неповнолітніх в Україні та консалтингової компанії «Агрітім Канада» 1 вересня 2016 року стартувала програма «Школа і поліція». Дана програма є пілотним проектом та експериментальною моделлю співпраці навчальних закладів і поліції, спрямована на запобігання правопорушень серед дітей та формування безпечного навчального середовища.

Національна академія внутрішніх справ приєдналась до виконання даної програми шляхом проведення занять-бесід з дітьми та учнями представниками юридичних клінік з метою підвищення освіченості дітей у питаннях Правил дорожнього руху, а також дотримання безпечної поведінки в повсякденному житті і на дорозі.

З 2015 року діє Національна програма з попередження дорожньо-транспортного травматизму дітей та молоді «Traffic Challenge» – найбільший недержавний проект в сфері безпеки дорожнього руху.

Програма «Traffic Challenge» започаткована за ініціативи Благодійного фонду «Демократичний розвиток» в рамках 10-річчя дій з безпеки дорожнього руху, проголошеного Генеральною Асамблеєю ООН, та проводиться за підтримки Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства освіти і науки України та Національної поліції України.

Діяльність «Traffic Challenge» спрямована, в першу чергу, на ефективну протидію та попередження ситуацій з порушенням правил дорожнього руху дітьми та молоддю, а також активний їхній вплив на інших учасників дорожнього руху – формування культури поведінки на дорозі та виховання цивілізованого авто-суспільства.

Унікальність Програми полягає у вперше в Україні застосованому комплексному підході до протидії дорожньо-транспортного травматизму дітей та молоді. Програма включає:

- проведення глибокого дослідження оцінки вартості життя в Україні та сукупних збитків від ДТП за європейськими нормами (що є першочерговою необхідністю та відповідає загальноприйнятій міжнародній практиці інвестиційного планування в сфері БДР);
- вивчення передумов смертності та травматизму внаслідок ДТП в Україні та аналітичне планування превентивних заходів (інформаційних, навчальних, організаційних);
- цільовий підхід та сегментацію роботи з різними верствами населення за віком, поведінковими моделями, роллю на дорозі з врахуванням ступенів загрози різних факторів ризику.

У рамках проекту «Прояви себе» 49 столичних шкіл отримали світловідбивальні жилети для дітей 1-3 класів від громадських активістів і патрульної поліції. Проект з розповсюдження жилетів ініціювала Національна програма з попередження дорожньо-транспортного травматизму дітей та молоді Traffic Challenge.

Світловідбивальні жилети потрібні школярам, коли вони йдуть на шкільні заходи поза межами школи. Одягаючи малюків у такі яскраві жилети, діти

стають добре помітними для водіїв, інших учасників дорожнього руху та тих, хто їх супроводжує. Це особливо важливо при пересуванні вздовж доріг, або при переході проїжджої частини, небезпечних перехресть тощо.

Взаємодія патрульної поліції із адміністраціями шкіл і представниками Traffic Challenge полягала у критеріях відбору загальноосвітніх навчальних закладів, а саме навколо цих шкіл мають бути небезпечні ділянки проїзду автомобілів. В поліції кажуть, що досі практики розповсюдження жилетів в українських школах не було. Але носіння таких світловідбивачів - це загальноєвропейська практика [2].

Відповідно до п. 4.4. Правил дорожнього руху України «у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості пішоходи, які рухаються проїзною частиною чи узбіччям, повинні виділити себе, а за можливості мати на зовнішньому одязі світлоповертальні елементи, для своєчасного їх виявлення іншими учасниками дорожнього руху» [3].

Загалом у рамках проекту «Прояви себе» 8 тисяч світловідбиваючих жилетів будуть розповсюджені у 10 областях України.

На особливу увагу заслуговує запроваджений у 2017 році освітній проект «Відповідальні батьки», який розроблений для майбутніх та молодих батьків. Метою тренінгів є оволодіння наступними навичками: як вберегти дитину від ДТП, як правильно надати невідкладну допомогу дітям будь-якого віку у разі аварії, як навчити дитину правильно поводитись на дорозі, як використовувати дитячі крісла в автомобілях, які найнебезпечніші ризики керування для вагітних, які психологічні пастки готує дорога для дітей, батьків тощо [2].

Тренінги покликані, зокрема, змінити цю жахливу статистику смертності у ДТП в Україні. Адже батьки є прикладом для дітей та мають в першу чергу демонструвати правильну модель поведінки на дорозі [4].

Протягом листопада-грудня команда активістів провела 16 тренінгів у містах-мільйонниках: Києві, Дніпрі, Харкові, а також в Івано-Франківську, Хмельницькому та Кривому Розі. На тренінгах навчалися представники поліції, медики, освітяни, інструктори автошкіл, волонтери з різних громадських організацій та звичайні громадяни. Всього за цей період активістам з Traffic Challenge вдалось навчити 651 людини, з них 44 поліцейських, 53 медиків, 345 освітян.

Тренінги «Відповідальні батьки» орієнтовані на включення до навчальної програми при жіночих консультаціях та пологових будинках, в превентивну роботу поліцейських з населенням, до уроків у автошколах, а також у позакласні заходи педагогів у школах [5].

«Докорінно ситуація зміниться, коли зросте нове покоління на новій освітній базі, на нових культурних принципах та цінностях. Чим раніше ми почнемо комплексно повсемістно грамотно та наполегливо з цим працювати – тим скоріше матимемо цивілізоване та безпечне майбутнє», – вважає голова Національної програми з попередження дорожньо-транспортного травматизму дітей та молоді Traffic Challenge Ольга Дробишева.

Європейським досвідом доведено, що на поведінку батьків у питаннях безпеки життя дітей треба впливати під час очікування дитини або коли дитина ще мала [6].

В рамках третього етапу роботи «Traffic Challenge» також було створено унікальний радіoproект з правил безпеки на дорозі з підвищеним акцентом на безпеці дітей. Радіошоу «Безпечні звички» активісти запустили на Радіо Rocks.

Нещодавно представники ГО оголосили початок Всеукраїнського літературного конкурсу для школярів на тему дорожнього руху «О-бачність».

Патрульна поліція України спільно зі школою намагається художніми засобами вплинути на культуру дітей на дорогах [2].

Профілактика дитячого травматизму більш соціальна, ніж медична проблема і потребує зусиль багатьох муніципальних та соціальних служб.

Отже, навчання безпечній поведінці і дотриманні правил дорожнього руху юного покоління – це один з пріоритетів його виховання. А взаємодія Національної поліції із громадськими організаціями щодо попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму є актуальною і необхідною.

Тому, профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму це нормативно визначена діяльність органів державної влади, місцевого самоврядування, підприємств, установ, організацій щодо системного здійснення організаційних, правових, інженерно-технічних і виховних заходів, спрямованих на попередження й усунення причин і умов, що сприяють дитячому дорожньо-транспортному травматизму.

Список використаних джерел:

1. Поліція та активісти закликають батьків бути відповідальними під час дорожнього руху (22.12.2017) // URL: <https://glavcom.ua/news/policiya-ta-aktivisti-zaklikayut-batkiv-buti-vidpovidalnimi-pid-chas-dorozhnogo-ruhu-461119.html>
2. Національна програма з попередження дорожньо-транспортного травматизму дітей та молоді Traffic Challenge // <http://trafficchallenge.com.ua/proekti/dityachi-konkursi/>
3. Правила дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF/page2> (дата звернення: 12.05.2018).
4. «Відповідальні батьки»: у Хмельницькому проведуть тренінг про безпеку дорожнього руху для дітей https://ye.ua/syspilstvo/33269_Vidpovidalni_batki_u_Hmelnickomu_provedut_cikl_trenigiv_pr
5. У 6 містах України запустили тренінги «Відповідальні батьки» // <http://trafficchallenge.com.ua/2017/12/26/u-6-mistah-ukrayini-zapustili-treningi-vidpovidalni-batki/>
6. Ірина Сидоренко «Відповідальні батьки»: Чи правильний у вас підхід до безпеки в авто? // <https://life.pravda.com.ua/columns/2017/04/20/223737/>

Полтавець Андрій Анатолійович

здобувач Донецького юридичного інституту МВС України

ЩОДО СПІВВІДНОШЕННЯ «КОМПЕТЕНЦІЇ» ТА «ПОВНОВАЖЕНЬ» ПІД ЧАС ВИЗНАЧЕННЯ ПРАВОВОГО СТАТУСУ ВІЙСЬКОВО-ЦИВІЛЬНИХ АДМІНІСТРАЦІЙ

Термінологічне визначення виступає першочерговим завданням будь-якого наукового аналізу. Авторська позиція стосовно співвідношення дефініцій «компетенція» й «повноваження» знаходить своє відображення у багатьох наукових роботах, однак стосовно діяльності військово-цивільних адміністрацій зазначена проблематика так і не була вирішена.

У новітніх енциклопедіях компетенція визначається як сукупність встановлених в офіційній – юридичній чи неюридичній – формі прав і обов'язків, тобто повноважень будь-якого органу або посадової особи, які визначають можливості цього органу або посадової особи приймати обов'язкові до виконання рішення, організовувати та контролювати їх виконання, вживати в необхідних випадках заходи відповідальності[1, с. 196].

Досить часто термін «компетенція» використовується і в сучасному законодавстві. Однак, легальне (законодавче) визначення цього поняття відсутнє. Так, у Конституції України цей термін зустрічається лише один раз у статті 107, де зазначається, що компетенція та функції Ради національної безпеки і оборони України визначаються законом[2].

Аналіз позицій науковців щодо поняття «компетенції» звертає увагу на різноманіття його визначень, що може бути результатом символічної природи.

Напрацювання вітчизняних науковців у галузі науки адміністративного права свідчать про панування широкого підходу до розуміння понять «повноваження» й «компетенція» та їх поширення як на публічні відносини, так і інші, відмінні від публічних. Сутність повноважень, на думку І. П. Голосніченка та Д. І. Голосніченка, розкривається через наділення певних суб'єктів, у якості яких виступають органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування, їх посадові особи, підприємства, установи й організації, відповідними правами та обов'язками, реалізація яких спрямована на забезпечення прав і свобод людини й громадянина[3]. Під час визначення змісту повноважень вчені виходять перш за все з їх цільового призначення, наголошуючи при цьому, що головною метою наділення суб'єктів відповідними владними повноваженнями полягає у забезпеченні прав і свобод людини й громадянина.

Д. М. Бахрах розглядає зміст повноважень через їх співвідношення з більш широким за змістом поняттям компетенції. Зокрема, вчений співвідносить компетенцію та повноваження як загальне й часткове[4, с. 28]. Поряд з повноваженнями науковець цілком справедливо відносить до змістовного наповнення компетенції ще й завдання та функції діяльності органів виконавчої влади.

Схожої позиції притримуються й інші фахівці у галузі адміністративного права. Наприклад, А. В. Венедиктов наголошує на переважаючій ролі держави щодо визначення структури та змісту компетенції органів державної виконавчої влади[5, с. 637], та уточнює, що вона (компетенція) виступає у якості предмета діяльності будь-якого державного органу і в обов'язковому порядку повинна містити завдання та функції.

Адміністративно-правова наука розглядає компетенцію з позиції комплексного характеру завдань, якими наділені органи державної виконавчої влади[6, с. 64]. Вона являє собою конкретний обсяг повноважень, коло питань, які знаходяться у віданні певного державного органу.

Як механізм здійснення управлінського впливу державних органів розглядає компетенцію Г.В. Атаманчук[7, с. 282]. Без сумніву позиція вченого має право на існування з тією тільки поправкою, що механізм реалізації будь-якої діяльності передбачає обов'язкову наявність способів та засобів її здійснення.

Комплексний та універсальний характер компетенції державних органів підкреслює професор В.Б. Авер'янов [8, с. 247]. Він розглядає її у якості більш широкого елемента державноуправлінської діяльності – адміністративно-правового статусу органу публічного управління. Наукову цінність представляє також висновок автора про те, що поряд з досліджуваними категоріями, зміст адміністративно-правового статусу органу державного управління доповнюють завдання, функції, характер взаємозв'язків з іншими державними інституціями тощо.

Властивість компетенції в публічному управлінні полягає і в тому, що державні органи не мають можливості а ні ухилитися від реалізації своєї компетенції, а ні виходити за її межі. Наділення органу виконавчої влади певною компетенцією полягає у розподілі повноважень між органами й посадовими особами, які входять до їх структури.

Разом з тим в спеціальній юридичній літературі під повноваженнями зазвичай розуміються не просто права, а поєднання прав та обов'язків. Повноваження визначаються як права й обов'язки державного органу, органу місцевого самоврядування, посадової особи, інших учасників суспільних відносин, встановлені нормативним юридичним актом[9, с. 429]. Повноваження виступають у якості права (і одночасно обов'язку) відповідного суб'єкта діяти в певній ситуації способом, передбаченим законом або іншим правовим актом. Такий висновок обстоює Ю.А. Тихомиров[10, с 75], акцентуючи увагу на тому, що без наповнення сутності повноважень правами й обов'язками органу державного управління, його діяльність втрачає сенс.

На підставі викладеного можна зробити висновок, що повноваження військово-цивільних адміністрацій – це сукупність юридично закріплених за цими державними органами та їх посадовими особами прав та обов'язків, необхідних для здійснення їх базових функцій. Дефініція «повноваження» є невід'ємною властивістю, базовою складовою самого поняття «компетенція». У цьому сенсі компетенція – це здатність військово-цивільних адміністрацій

вступати в правовідносини з метою реалізації покладених на них завдань і функцій, наповнених конкретним змістом та повноваженнями.

Список використаних джерел:

1. Юридическая энциклопедия: В 6 т. / Редкол.: Ю.С. Шемшученко (голова редколегії) та ін. К.: «Укр.енцикл.», 2001. Т.3: К-М. - 2001. – 792 с.
2. Конституція України : прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
3. Голосніченко І. П., Голосніченко Д. І. Теорія повноважень, їх легітимність та врахування потреб і інтересів при встановленні на законодавчому рівні [Електронний ресурс] Режим доступу: http://visnyk-ppsp.kpi.ua/uk/2011-1/11%20-%201_9_%20-%2025.pdf.
4. Бахрах Д. Н. Административное право России. Учебник для вузов / Д.Н. Бахрах. – М. : Издательство НОРМА-ИНФРА, 2000. – 640 с.
5. Венедиктов А.В. Государственная социалистическая собственность / Отв. ред. В.К. Райхекр. - М.; Л.: Издательство АН СССР, 1948. - 839 с.
6. Административное право України. - 2-е узд., перераб. и доп. [Учебник для студентов высш. учеб. заведений юрид. Спец. / Ю.П. Битяк, В.В. Богуцкий, В.Н. Гаращук и др.]; Под ред. проф. Ю.П. Битяка. - Харьков: Право, 2003. – 576 с.
7. Атаманчук Г.В. Теория государственного управления: Курс лекций / Г.В. Атаманчук. - М.: Изд-во «Омега-Л», 2004. – 547 с.
8. Виконавча влада і адміністративне право /За заг. ред. В.Б. Авер'янова. - К.: Видавничий дім "Ін-Юре", 2002. – 668 с.
9. Конституционное право: энциклопедический словарь / отв. ред. С.А. Авакьян. — М. : НОРМА : НОРМА-ИНФРА.М, 2001. – 675 с.
10. Дитятковский М.Ю. Понятие отдельных государственных полномочий, которыми наделены либо могут наделяться органы местного самоуправления // Современное право. 2006. № 10. - С. 74 -78.

*Матеріали круглого столу (в авторській редакції)
24 травня 2018 року*

«БЕЗПЕКА НА ДОРОЗІ»

Комп'ютерна верстка: Пилипенко Є.О.

**Оригінал-макет підготовлено організаційним комітетом круглого столу
«Безпека на дорозі»**

50065, м. Кривий Ріг, вул. Степана Тільги, буд. 21