

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ
ЛУГАНСЬКОГО ДЕРЖАВНОГО УНІВЕРСИТЕТУ ВНУТРІШНІХ СПРАВ
ІМЕНІ Е.О. ДІДОРЕНКА

М.Ю.Веселов

**АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВА ПРОФІЛАКТИКА
ДИТЯЧОГО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ
В УКРАЇНІ**

Монографія

Рекомендовано Вченою Радою
Донецького юридичного інституту
Луганського державного університету внутрішніх справ
імені Е.О. Дідоренка
як наукове видання



Донецьк
Видавничий дім «Норд-Прес»
2011

УДК 342.9
ББК 67.99 (2) 1
В-38

*Рекомендовано до друку Вченою Радою
Донецького юридичного інституту
Луганського державного університету внутрішніх справ
імені Е.О. Дідоренка
(протокол № 8 від 30 березня 2011 р.)*

Рецензенти:

Колпаков В.К., доктор юридичних наук, професор;
Кузьменко О.В., доктор юридичних наук, професор;
Демський Е.Ф., кандидат юридичних наук, доцент.

Веселов М.Ю.

В-38 Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні : монографія / М.Ю. Веселов ; ДЮІ ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка. – Донецьк: Видавничий дім «Норд-Прес», 2011. – 219 с.

ISBN

Монографія присвячена комплексному дослідженню питань адміністративно-правової профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. У роботі аналізується стан дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні, з'ясовуються фактори, що його детермінують, сутність та особливості адміністративно-правової профілактики. Дається поняття та компетенція суб'єктів профілактики цього негативного явища, характеризуються форми, методи та заходи профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Окремо з'ясовуються особливості діяльності ДАІ у сфері забезпечення безпеки дітей у дорожньому процесі. Останній розділ містить основні заходи профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму та шляхи удосконалення профілактичної діяльності в Україні на сучасному етапі.

Вносяться пропозиції щодо вдосконалення нормативно-правового регулювання зазначеної діяльності, зокрема пропонується проект Положення про профілактику дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Видання розраховане на викладачів, курсантів та студентів, ад'юнктів і аспірантів, здобувачів та слухачів. Може бути корисним для працівників Державтоінспекції, установ та закладів освіти тощо.

УДК 342.9
ББК 67.99 (2) 1
В-38

© Веселов М.Ю., 2011
© Вид. дім «Норд-Прес», 2011

ISBN

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	5
ПЕРЕДМОВА.....	6
Розділ 1. Дитячий дорожньо-транспортний травматизм як об’єкт адміністративно-правової профілактики.....	8
1.1. Поняття дитячого дорожньо-транспортного травматизму.....	8
1.2. Аналіз дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні.....	18
1.3. Фактори, що детермінують дитячий дорожньо-транспортний травматизм.....	30
Розділ 2. Адміністративно-правове забезпечення профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.....	43
2.1. Поняття профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму адміністративно-правовими засобами.....	43
2.2. Законодавче забезпечення профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.....	63
2.3. Забезпечення профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму підзаконними актами.....	73
Розділ 3. Суб’єкти адміністративно-правової профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.....	84
3.1. Поняття та система суб’єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.....	84
3.2. Компетенція суб’єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.....	95
3.3. Особливості діяльності підрозділів ДАІ МВС України у попередженні дитячого дорожньо-транспортного травматизму.....	110
Розділ 4. Заходи профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.....	122
4.1. Шляхи удосконалення профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму в сучасних умовах.....	125
4.2. Сучасні форми активізації участі дітей у профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні.....	140
4.2.1. Всеукраїнський конкурс-рейд „Увага! Діти – на дорозі!”.....	144
4.2.2. Всеукраїнський конкурс серед загонів Юних інспекторів руху.....	147

4.2.3. Всеукраїнський конкурс серед команд веселих і кмітливих юних інспекторів руху.....	151
ВИСНОВКИ.....	154
ДОДАТКИ.....	161
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	183

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

АР Крим – Автономна Республіка Крим

ВООЗ – Всесвітня організація охорони здоров'я

Головавтоотрансінспекція – Головна державна інспекція на автомобільному транспорті

ГУ – Головне управління

ДАІ – Державна автомобільна інспекція МВС України

ДДАІ МВС – Департамент державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України

ДПС ДАІ – Дорожня патрульна служба державної автомобільної інспекції

ДТП – дорожньо-транспортна пригода

ДУП – дитячий утримуючий пристрій

ЄС – Європейський союз

ЗМІ – засоби масової інформації

КВН-ЮІР – клуб веселих та найкмітливіших юних інспекторів руху

КМУ – Кабінет Міністрів України

КУпАП – Кодекс України про адміністративні правопорушення

МВС – Міністерство внутрішніх справ України

МОЗ – Міністерство охорони здоров'я України

МОН – Міністерство освіти і науки України

ОБЖ – основи безпеки життєдіяльності

ООН – Організація об'єднаних націй

ПДР – Правила дорожнього руху

ПТУ – професійне технічне училище

РФ – Російська Федерація

СНД – Співдружність незалежних держав

СРСР – Союз Радянських Соціалістичних Республік

У(В)ДАІ – Управління (відділ) державної автомобільної інспекції

УДАІ – Управління державної автомобільної інспекції

УМВС – Управління Міністерства внутрішніх справ

УРСР – Українська Радянська Соціалістична Республіка

ЮІР – юні інспектори руху

ПЕРЕДМОВА

Автомобілізація є об'єктивним досягненням цивілізації, без якого неможливо життя сучасного суспільства. Одним з наслідків цього процесу стало ускладнення дорожнього руху і підвищення рівня аварійності. Особливе занепокоєння викликає зростання кількості ДТП з участю дітей. За даними ДДАІ МВС України за період з 1998 до 2008 рр. в Україні у ДТП загинуло понад 3058 і травмовано понад 46524 дитини. Найбільш часто отримують поранення діти віком 7–14 років, а „пік” травмування припадає на вік 10–11 років.

За загальним визнанням, безпека дорожнього руху – це складна соціально-економічна проблема, котра: а) обумовлюється різнорідними факторами (технічним станом доріг і вулиць, структурою національного автопарку, розвитком правової бази, дієвістю механізмів галузевого управління, рівнем соціальної та правової культури громадян, професійною майстерністю суб'єктів нагляду за безпекою дорожнього руху, ефективністю системи охорони здоров'я та ін.); б) проявляється в найрізноманітніших сферах суспільного життя: демографічній, фінансовій, виробничо-господарській, медичній, екологічній, деліктологічній, оборонній тощо; в) має комплексний характер і загальносуспільне значення. Проблема безпеки дорожнього руху виходить далеко за рамки автотранспортної галузі, економіки або соціального сектору відносин. Вона детермінована широким спектром чинників, які репрезентують різні сторони індивідуально-суспільного буття: психологію, управління, виховання, освіту, господарювання, правоохорону тощо. Прямо чи опосередковано вона впливає на більшість областей (сфер, галузей), якими визначаються умови людського існування, і, таким чином, – великою мірою обумовлює економічне становище, благополуччя держави, добробут населення. [311, с. 106-107].

Дитячий травматизм необхідно розглядати як серйозну проблему соціального плану, він є однією з основних причин, що загрожує життю дітей [55]. Травми у дітей спричиняють соціальні наслідки, які негативно впливають на виховання, навчання, на родинні стосунки, працездатність батьків та інших членів сім'ї. У травмованих дітей виникає і ще довго зберігається залишковий підвищений рівень тривожності та емоційної неврівноваженості [292].

З погляду організації охорони здоров'я та соціальної гігієни транспортний травматизм – це різнобічна соціально-гігієнічна

проблема, вивчення якої потребує виготовлення своїх методів обліку та аналізу, профілактичного впливу на учасників дорожнього руху [136, с. 11]. Великі втрати людських життів, у тому числі дітей, вилучення осіб, які отримали важку транспортну травму, з громадського життя ставлять проблему нещасних випадків унаслідок транспортних аварій в число найбільш актуальних питань [136, с. 6], у тому числі, як серйозну демографічну проблему.

За таких обставин 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. Більшість заходів, спрямованих на запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму, здійснюються у межах адміністративно-правових відносин. Завдяки адміністративним нормам, зокрема актам управління створюються необхідні умови безпечної участі дітей у дорожньому русі.

Здійснення ефективної профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму передбачає проведення цілеспрямованих наукових досліджень, які б забезпечили вдосконалення чинного законодавства і розробку рекомендацій для практичного застосування. Незважаючи на ґрунтовність і значний обсяг робіт, багато питань у цій сфері залишаються дискусійними чи випали з поля зору фахівців і потребують теоретичного оновлення, законодавчого реагування, врахування у правозастосуванні. Більш того, в українській юриспруденції профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму, як цілісна системна адміністративно-правова діяльність, не досліджувалася.

Таким чином, необхідність розробки теоретичних питань і практичних рекомендацій щодо здійснення адміністративно-правової профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні обумовлюють актуальність обраної автором теми дослідження.



РОЗДІЛ 1

ДИТЯЧИЙ ДОРОЖНЬО- ТРАНСПОРТНИЙ ТРАВМАТИЗМ ЯК ОБ'ЄКТ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОЇ ПРОФІЛАКТИКИ

1.1. Поняття дитячого дорожньо-транспортного травматизму

У теорії та практиці забезпечення безпеки дорожнього руху, нормативних актах як колишнього СРСР, так і сучасної України найчастіше зустрічається саме словосполучення „дитячий дорожньо-транспортний травматизм” [121; 122; 182; 222; 232; 286; 294; 295]. Але чітке визначення цього поняття в будь-яких нормативних актах або в наукових роботах з питань забезпечення безпеки дорожнього руху відсутнє. На наш погляд для наукового визначення зазначеного поняття треба визначити поняття основних компонентів, що його складають, а саме: „дорожньо-транспортний травматизм” та „дитячий вік”.

Аналіз практики та існуючих теоретичних матеріалів з питання забезпечення безпеки дорожнього руху свідчить про те, що під дитячим дорожньо-транспортним травматизмом мається на увазі сукупність усіх ДТП за певний термін часу, у яких отримали тілесні ушкодження різноманітної тяжкості або загинули особи віком до 18 років.

Енциклопедичний словник трактує „травматизм” як сукупність травм у певних груп населення за певний період часу. Він обчислюється кількістю травм на 100, 1000 осіб за 1 місяць або рік [236]. „Травма” [гр. trauma] – це пошкодження організму, викликане зовнішнім впливом (механічним, хімічним, електричним тощо) [263]. У „Декларації про боротьбу з травматизмом” вказано, що травматизм – це головна причина смертності та інвалідності серед дітей та молоді [57, с.1].

В енциклопедії зазначено, що розрізняють травматизм виробничий та невиробничий (побутовий, транспортний, спортивний та інші). У деяких вітчизняних нормативних актах, що мали місце

раніше (деякі вже втратили чинність), невиробничий травматизм поділяють на дорожньо-транспортний, побутовий, дитячий та інші нещасні випадки [185; 206]. У свою чергу дитячий травматизм також поділяється на деякі види. Залежно від того, які саме критерії покладено в основу цього поділу, це може бути розподіл травматизму за віком, місцем, обставинами, умовами або джерелом спричинення травми.

Дитячий травматизм – це пошкодження, що виникло раптово, під дією зовнішнього чинника і зустрічається серед дітей різного віку в певних умовах побуту, навчання, виховання та проведення дозвілля. Це визначення використовують більшість авторів як основу для побудови робочої класифікації дитячого травматизму, яка необхідна для розробки профілактичних заходів та організації травматологічної допомоги дітям [13; 55]. Проте проблема класифікації дитячого травматизму досі не розв'язана. Застосування окремими авторами різних підходів у тлумаченні одного і того самого питання ускладнює порівняльно-статистичне вивчення дитячого травматизму як явища, при цьому

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 і т.д.), 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.

До дитячого дорожньо-транспортного травматизму не належать ті випадки, коли дитина одержує травму, набігаючи на транспорт, що стоїть або вдаряється об нього під час їзди на велосипеді, випадає з нерухомого транспортного засобу і випадки, коли дитина, не вступаючи в конфлікт з іншими транспортними засобами, падає з велосипеда (до останнього випадку не входять ті події, коли падіння відбувається внаслідок впливу сильного пориву повітря, викликаного транспортом, що рухався поблизу).

Медична характеристика дитячого дорожньо-транспортного травматизму складається з трьох аспектів: а) летальності; б) тяжкості та характеру ушкоджень у тих, хто залишилися живими; в) каліцтва [243, с. 17].

Про тяжкість дорожньо-транспортних травм свідчить той факт,

що у половині випадків (50,2%) смерть наступила від множинних і сполучених ушкоджень. Сполучена травма внутрішніх органів і опорно-рухового апарату посідала за частотою перше місце (39,9%) [133, с. 35].

Крім фізичного каліцтва існує і моральний збиток для дітей, що мали в минулому транспортні травми. Проведені раніше фахівцями-ортопедами дослідження, дозволили визначити, що під час конфлікту з транспортними засобами діти одержують ушкодження, які у переважній більшості випадків можуть бути класифіковані як ушкодження середнього ступеня тяжкості (54%), важкі й ті, що загрожують життю (31,6%), а в 8,4% – несумісні з життям [234, с. 18-22].

Що стосується економічного аспекту негативних наслідків травматизму, то варто почати з того, що ДТП, які викликають загибель і поранення людей, наносять значний соціально-економічний збиток. За кордоном вважають, що ці втрати можуть досягати 1,5-3% національного доходу держав. Якщо розглядати особливі періоди вартості життя (навчання (від народження до 20 років), активне трудове життя (від 20 до 60 років), пенсійний вік (після 60 років)) у грошовому еквіваленті, то втрати суспільства у зв'язку з загибеллю дитини дорівнюють максимальному рівневі економічного внеску покоління. Максимальні втрати суспільства від загибелі громадянина збігаються із закінченням його навчання в навчальних закладах [249].

Таким чином, на нашу думку, характеризуючи дитячий дорожньо-транспортний травматизм як негативне суспільне явище, його необхідно розглядати з таких позицій: соціально-демографічної; медичної; економічної.

До недавнього часу (2009/10 роки) у теорії та практиці забезпечення безпеки дорожнього руху терміном „діти” позначалися всі особи, які не досягли 16 років. Саме таке трактування цього терміну ми знаходимо у С.І. Паршикова, В.П. Резникова [158, с. 89], а також у деяких методичних рекомендаціях радянських часів. У ПДР термін „діти” вживається неодноразово: (попереджувальний знак 1.33 „Діти”; пункт 21.3 „Під час перевезення в автобусі, мікроавтобусі організованої групи дітей...”; пункт 4.6 „Організовані групи дітей дозволяється водити тільки по тротуарах і пішохідних доріжках...”; у підпункті „в” пункту 4.14 ми зустрічаємо словосполучення „...дітей дошкільного віку...” і т.д.), але його значення не пояснюється [142].

Термін „дитячий дорожньо-транспортний травматизм” застосовується в законі України „Про дорожній рух” у статтях 5-7, але визначення цього поняття у зазначеному законодавчому акті відсутнє [178].

Беручи до уваги, що термін „діти” або „дитячий” у нашому випадку є визначальним, необхідно розглянути ступінь обумовленості вікових меж учасників дорожнього руху, що позначаються цим терміном.

Було б доцільним з'ясувати причини, з яких, на відміну від інших галузей правоохоронної діяльності, де концептуальним поняттям виступало „неповнолітні”, у практичній діяльності та нормативних актах із забезпечення безпеки дорожнього руху використовується термін „діти”.

Слід зазначити, що цей термін позначає не лише хлопчиків та дівчат незрілого віку, але також підлітків та юнаків.

Ми підтримуємо погляди деяких авторів, що виокремлення 16-річного віку для проведення межі між дітьми та дорослими також не відповідало науковим вимогам визнання формальним початком дорослості 18-річчя [258, с. 42].

Звернення до медичної літератури та нормативних матеріалів Міністерства здоров'я СРСР показує, що терміном „дитячий травматизм” охоплювалися випадки отримання травм дітьми до 15 років. Особи віком 15-17 років вважалися підлітками [286, с. 6].

Якщо звернутися до міжнародного законодавства, то ст. 1 Конвенції про права дитини [81, с. 307] встановлює, що дитиною є кожна людська істота до досягнення 19-річного віку, якщо за законом, застосовуваним до цієї особи, вона не досягає повноліття раніше. У міжнародному законодавстві про охорону праці (ст. 1 Конвенції про допомогу у випадках виробничого травматизму [95]) ми зустрічаємо визначення терміну „дитина, яка перебуває на утриманні”, який охоплює дитину молодшу за вік закінчення обов'язкової шкільної освіти, або молодшу п'ятнадцяти років, залежно від того, який вік вищий. У цьому випадку законодавець не ставить у стійку залежність визначення терміну „дитина” від суто вікових меж цього віку, а передбачає можливість ідентифікувати цю вікову групу і за соціальним становищем. Але слід враховувати те, що в зазначеному нормативному акті під час визначення поняття „дитина” як визначального критерію законодавець бере можливість особи самостійно себе утримувати, займаючись трудовою діяльністю.

У вітчизняному законодавстві визначення терміну „дитина” ми знаходимо у Законах України „Про охорону дитинства” [219] (ст. 1), „Про державну допомогу сім'ям з дітьми” [174] (ст. 2), „Про державну соціальну допомогу інвалідам з дитинства та дітям-інвалідам” [175], „Про органи і служби у справах дітей та спеціальні установи для дітей” [217] (преамбула), Сімейному Кодексі України [262] (ст. 6), згідно з якими правовий статус дитини має особа до досягнення нею 18 років. Таким чином, загальноприйнятий вік дитини (дитинства), законодавець (у юридичному розумінні) пов'язує з періодом життя з моменту народження до вісімнадцятиріччя, тобто повноліття. Щодо терміну „неповнолітній”, то слід погодитися з думкою В.Е. Берестової, що поняття „дитина” та „неповнолітній” у їх загальноюридичному розумінні є тотожними [19, с. 126].

Певний аналіз понять і термінів „дитина”, „неповнолітній”, визначених в нормах міжнародного та національного законодавства було проведено у науковій роботі Я.М. Квітка. Із запропонованого автором для закріплення у законодавчому порядку визначення терміну „бездоглядна дитина” випливає, що це особа віком до 18 років [83].

Щодо застосування терміну “діти” в інших сферах державної діяльності, то, наприклад, установи статистики у структурі населення відрізняють групи за демографічними поколіннями: діти (0-15 років), батьки (16-49 років), прабадьки (50 років і старші) [252]. У характеристиці учасників ДТП Всесвітня організація охорони здоров'я розглядає потерпілих за такою віковою періодизацією: 0-4 роки, 5-14 років, 15-29 років, ... [48, с. 13].

Якщо розглянути визначення віку „дитинства” за іншими критеріями, які, на наш погляд, повинні бути враховані під час правового визначення меж певного періоду життя людини, то існує багато досліджень та думок із цього приводу.

Питання про вікові межі дитинства розглядалося в соціологічних дослідженнях, що проводилися Ф.Р. Філіповим. Відповідно до основної концепції походження меж дитинства від способу життя запропоновано, зокрема, відносити нижню межу до 2-3 років, коли дитина вперше включається в колектив однолітків, а верхню – до 15 років, тобто до часу закінчення першого етапу загальної освіти [279, с. 52].

З погляду науки, в історії дитячої психології було чимало спроб створити вікову періодизацію психічного розвитку дитини. Ці

питання розглядалися Л.С. Виготським [44], А.В. Петровським [45], В.М. Русаловим [258], А.М. Леонтьєвим, Д.Б. Ельконіним, В.В. Давидовим, М.С. Лейтєсом, Г.І. Щукіною, Р.С. Немовим та іншими.

Р.С. Немов, наприклад, виділяє чотири етапи розвитку особистості, два з яких припадають на дошкільне дитинство (від народження до 3 років та від 3 до 6 років) та два – на шкільні роки (від 6-7 до 10-11 років та від 11-12 до 15-16 років). Цілком слушною є його думка, що процес повного розвитку особистості виходить за межі шкільного віку [143, с. 149-150].

І. Суравегіна, вказуючи на приблизні вікові межі підліткового віку (з 12-13 до 17-18 років), звертає увагу на умовності такого розмежування [271 с. 44].

Якщо говорити стосовно безпеки дорожнього руху, то вік дітей певною мірою відбиває їхню підготовленість та спроможність самостійного та безпечного знаходження серед транспорту, уявлення небезпеки дорожнього руху, передбачення можливих наслідків своїх дій як учасника дорожнього процесу.

Наведені погляди періодизації „дитинства” мають умовний характер. Деякі з них, можуть виглядати такими, що не зовсім відповідають реаліям сьогодення (суб’єктивні – процеси акселерації дітей, об’єктивні – відмінності у системі освіти тощо). Але суттєвим є те, що названі психологічні особливості розвитку неповнолітньої особи є корисними для прогнозування можливої поведінки дитини певного віку, як учасника дорожнього руху та пошуку оптимальних шляхів впливу на її свідомість, для запобігання нещасних випадків на дорозі.

Слід погодитися з поглядом І.К. Шахриманьяна щодо співвідношення терміну „діти” в науці та практиці. Вважаємо, що в науковому відношенні термін „діти” не відповідає тому поняттю, для позначення якого він застосовується в теорії та практиці попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Але, як вважає автор, вносити пропозиції щодо зміни цього терміну передчасно доти, поки не з’ясовано причини його утворення і використання [286, с. 6].

Підкреслимо, насамперед, ту обставину, що в адміністративному праві суб’єктом адміністративного проступку може бути особа, що досягла до моменту правопорушення 16-річчя (ст. 12 КУпАП). Тобто на осіб, віком до 16 років, що небезпечно поведуться на дорозі,

схильних до порушень ПДР можна здійснювати лише профілактичний вплив. Але з упевненістю казати, що саме цей критерій було покладено до основи визначення вікової межі дитячого дорожньо-транспортного травматизму було б, на наш погляд, неправильним, тому що до загальної кількості ДТП за участю дітей входять і ті пригоди, що трапляються не через неправильну поведінку дитини на дорозі.

Наведений Ф.Р. Філіпповим погляд про те, що встановлена державною статистикою верхня межа дитинства – 16 років – зручна для збору статистичної інформації, автором досить не аргументований. На зручності використання в наших цілях 16-річного віку, як межі дитинства, доцільно зупинитися під час розгляду цього прийому в аналізі дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Можлива спроба пов'язати використання терміна „діти” для окреслення реального кола державних органів і громадських організацій, до яких звернені вимоги із забезпечення безпеки неповнолітніх учнів у дорожньому русі, також буде приречена на невдачу. Більшість міністерств, відомств і громадських організацій проводять роботу з дітьми, підлітками, юнаками і молоддю, керуючись у першу чергу їх соціальним станом (дошкільники, школярі, учні профтехучилищ, технікумів, ліцеїв, коледжів, молоді робітники та службовці), і звертаються до віку як до додаткового критерію.

Для правоохоронних органів досягнення 18-річчя є чітким критерієм відмежування неповнолітніх від дорослих правопорушників. Але знову ж таки відповідно до ст. 13 КУпАП до осіб віком від 16 до 18 років, які вчинили адміністративні правопорушення, застосовуються заходи впливу, передбачені статтею 24-1 цього Кодексу (переважно виховного характеру). Стосовно правопорушень передбачених статтями 121-127, частинами першою, другою і третьою ст. 130, ст. 139 КУпАП (це правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху) для неповнолітніх закон встановлює адміністративну відповідальність на загальних підставах. Ці положення були внесені до Кодексу України про адміністративні правопорушення Законом України „Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху” № 586-VI від 24 вересня 2008 року [312, с. 13].

О.М. Мойсюк наполягає на тому, що потерпілі – неповнолітні (внаслідок ДТП) повинні мати своє окреме ранжування. На його думку, для наукових досліджень у сфері безпеки дорожнього руху визначення явища, що розглядається, назвою дитячий дорожньо-транспортний травматизм „...дещо некоректне, оскільки поняття дитячий спрощує не тільки уявлення про цей вид аварійності, а й про особливості його жертв, оскільки якості неповнолітніх різного віку навряд чи доцільно визначати таким загальним поняттям. Крім того, кожне поняття має певне методологічне значення, а тому тим чи іншим чином визначає підхід до вивчення явища” [139, с. 95].

Проведеним анкетуванням працівників органів освіти, ДАІ та місцевого самоврядування також було доведено, що єдиного погляду стосовно 16-річної вікової межі дитячого дорожньо-транспортного травматизму не було. Більша частина опитаних (42,4 %) вважала доцільним проводити профілактичну роботу з особами віком до 18 років, трохи менша (40,8 %) – до 16 років, незначна (16,8 %) – включно 16 років (див. додаток А).

Отже виявляється, що вагомих причин для використання терміна „діти” для позначення осіб, які не досягли 16-річного або 18-річного віку, у практиці забезпечення їхньої безпеки в дорожньому русі не вбачається [33]. Проте названа термінологія використовується, що тягне за собою ряд негативних наслідків.

Статистика дитячого дорожньо-транспортного травматизму, яка була орієнтована на рубіж 16-річчя, не дозволяла виявити частку дорожньо-транспортних злочинів, скоєних відносно неповнолітніх (осіб віком до 18 років), серед усіх таких злочинів. Вона також не надавала можливості виявити частку ДТП із вини неповнолітніх серед усіх правопорушень, що допускаються цією частиною населення. Крім того, відомості про загиблих і поранених віком до 16 років не охоплювали усіх потерпілих учнів, що знижує точність уявлень, які направляються до органів освіти.

Авторське обґрунтування збільшення віку „дитинства” у понятті „дитячий дорожньо-транспортний травматизм” до 18 років пройшли апробацію на науково-практичній конференції ще у 2006 році [33]. З початку 2010 року Департамент ДАІ МВС України почав включати до статистичної звітності дитячого дорожньо-транспортного травматизму усі ДТП за участю осіб віком до 18 років. Хоча на сьогодні, не всі фахівці практичних підрозділів ДАІ погоджуються з цим. На їх думку, збільшення меж віку дитячого дорожньо-

транспортного травматизму обтяжує існуючу статистику, збільшуючи кількість таких автопригод. Крім того, профілактичний вплив на осіб віком 17-18 років вже має інші особливості, ніж на „дітей” віком до 16 років. Але ці доводи ми вважаємо суб’єктивними та підтримуємо новоуведення у визначенні віку дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Спеціально відзначимо, що слово „дитячий” у терміні дитячий дорожньо-транспортний травматизм вносить невизначеність у статистику і, як наслідок, у інформаційні матеріали, що представляються в інстанції, виключає можливість порівняльного аналізу цих відомостей з даними про правопорушення неповнолітніх і відносно них.

Аналіз понятійного апарата попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму вказує на необхідність удосконалення не тільки термінології, але й інформаційного забезпечення управлінських рішень органів, що відповідають за безпеку дорожнього руху. Завдання такого вдосконалення зводиться до створення можливості одержання статистичних і аналітичних відомостей про те, яка частка неповнолітніх серед усіх потерпілих і серед усіх порушників вимог ПДР.

До складу загальноосвітніх закладів незалежно від підпорядкування, типів і форм власності включено денні та вечірні (змінні) школи різних ступенів, гімназії, ліцеї, колегіуми, навчально-виховні комплекси (об’єднання), спеціальні школи (школи-інтернати), школи соціальної реабілітації, санаторні школи (ст. 9 Закону України „Про загальну середню освіту” [181]).

На жаль за сучасної системи обліку дитячого дорожньо-транспортного травматизму неможливо відповісти на запитання про те, яка частина неповнолітніх потерпілих навчалася в старших класах, профтехучилищах, технікумах інших навчальних закладах або працювала на виробництві.

Періодичність одержання таких відомостей – окреме питання, у розв’язанні якого помітні перспективи застосування знань фахівців управління в соціальних та економічних системах. У всякому разі відзначимо, що дані про найбільш істотні правопорушення неповнолітніх у сфері дорожнього руху дозволили б керівникам органів внутрішніх справ ставити конкретні завдання з попередження травматизму дітей і підлітків перед інспекціями у справах дітей. Це великий резерв організації правослухняного поведіння підлітків і

підвищення безпеки дітей у дорожньому русі.

Невизначеність поняття дитячого дорожньо-транспортного травматизму посилюється відсутністю поняття дитячої дорожньо-транспортної аварійності. Між тим боротьба з травматизмом дітей в дорожньому русі можлива лише шляхом недопущення ДТП, у яких отримують травми діти.

Кожна дорожньо-транспортна пригода характеризується неповторним, саме їй властивим набором ознак. Але у своїй масі ДТП виявляють і загальні риси. Це дає можливість говорити про існування явища більш високого рівня, відносно якого ДТП виступають як одиничні події. У літературі це явище отримало назву „дорожньо-транспортна аварійність” [77, с. 4].

Стан аварійності визначається кількістю дорожньо-транспортних пригод. Отже аварійність є антиподом безпеки дорожнього руху. Буквальне розуміння такого висловлювання як забезпечення безпеки дорожнього руху дає привід припускати повне виключення можливості виникнення ДТП. Однак, у сучасних умовах постановка цього завдання є неможливою навіть для економічно розвинутих країн з відносно досконалою системою забезпечення безпеки дорожнього руху.

Забезпечити безпеку дорожнього руху – це значить впливати на об'єкт таким чином, щоб аварійність скорочувалася або у всякому разі не зростала. У такий спосіб поняттям аварійності охоплюється кількісна оцінка безпеки як якості дорожнього руху. Суттєвими елементами аварійності є певний період часу та формально визначена територія (місто, район, область, країна).

Для пізнання аварійності як масового явища, закономірностей, властивих цьому процесові, необхідне вивчення інформаційних матеріалів про ДТП. Стан аварійності характеризується також числом загиблих і поранених, розміром матеріального збитку, отриманого в наслідок ДТП [22, с. 125-133; 122, с. 15-31].

Проведені дослідження у цьому напрямку дають можливість зробити такі висновки:

1) у понятті „дитячий дорожньо-транспортний травматизм” підняття вікових меж до 18 років є доцільним. До речі, на вік 16-18 років, як на порубіжний період (з погляду психології), що містить психологічні риси та властивості як „дитинства” так і „дорослості” вказують науковці не лише в галузі педагогіки та дитячої психології, але й у сфері забезпечення дорожнього руху. Так І.А. Репік зазначає,

що стрімкий ріст кількості ДТП у віковому інтервалі 17-18 років свідчить про неготовність дітей до самостійного руху дорогою, тобто, про відсутність необхідних знань та навичок, необхідних для дорослого життя [251, с. 31];

2) вважати що поняття „дитина” та „неповнолітній” у теоретичних дослідженнях та практичній діяльності з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму є тотожними і можуть використовуватися паралельно;

3) для наукових досліджень у сфері безпеки дорожнього руху, запропонувати визначення явища, що розглядається, у такому трактуванні – „дорожньо-транспортний травматизм за участю неповнолітніх”. Це дозволить по-іншому визначити підхід до вивчення цієї проблеми;

4) на законодавчому рівні нормативно закріпити з урахуванням усіх складових оптимальний варіант поняття негативного явища, що зараз має назву „дитячий дорожньо-транспортний травматизм”.

Чітке розуміння основних термінів і понять дозволяє правильно визначити причини й обставини транспортного травматизму, проаналізувати форми і методи його профілактики.

Дорожньо-транспортний травматизм за участю дітей – це сукупність усіх випадків ушкоджень у осіб віком до 18 років, які нанесені їм зовнішніми і внутрішніми частинами транспортного засобу, що рухається, в умовах і місцях (вулиця, дорога, автомагістраль, двір і т.д.), що вимагає дотримання ПДР учасниками дорожнього руху.

Дитяча дорожньо-транспортна аварійність – це якісний показник стану забезпечення безпеки неповнолітніх учасників дорожнього руху, який характеризується сукупністю всіх дорожньо-транспортних пригод, під час яких постраждали особи віком до 18 років за певний проміжок часу на певній території (в абсолютних та відносних значеннях).

1.2. Аналіз дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні

Навіть у розвинутих країнах Європи та Америки однією з найважливіших соціально-суспільних проблем є проблема забезпечення безпеки дорожнього руху.

Щороку у світі в ДТП гине більш ніж півмільйона осіб, ще 5 млн. отримують травми або каліцтво. На жаль, Україна вносить до світової статистиці вагому частку, яка значно перевищує аналогічні показники інших країн. Так, у нашій державі на кожні 100 пригод припадає 13 загиблих громадян. А це у 5-7 разів більше, ніж в Австрії, Німеччині, Португалії, Швеції та в 2-3 рази, ніж в Угорщині, Данії, Фінляндії, Франції [126].

Автомобілізація в Україні динамічно розвивається. Через 10 років кількість автомобілів подвоїться і ризики аварійності значно зростуть. Станом на 2010 рік кількість автомобілів в Україні перевищувала 130 одиниць на тисячу мешканців.

Як бачимо, однією з характеристик автомобілізації є стан дорожньо-транспортного травматизму. За європейською методикою розрахунку загибель і травмування більше ніж шістдесяти тисяч громадян України завдають страждань мінімум одному мільйону осіб (з урахуванням членів сімей постраждалих). Кількість загиблих у ДТП на 1 млн. автомобілів в Україні складає 1324, для Європейських країн цей показник в середньому дорівнює – 344, для США – 190, для Японії – 134 [243, с. 5].

За 10-річний період з 1999 до 2008 року в Україні було зареєстровано 416771 ДТП, у яких 65623 особи загинуло і 482519 – травмовано. МВС України неодноразово зазначало, що стан дорожньо-транспортного травматизму в країні набуває характеру соціального лиха. Після внесення змін до деяких законодавчих актів, які регулюють відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема збільшення адміністративних санкцій, ситуація з аварійністю на дорогах країни змінилась у бік зменшення ДТП та постраждалих. Але, якщо пом'ятати, що за кожною статистичною одиницею стоїть людське життя та доля – ситуацію назвати стабільною не можна. Тим більше, що і досі трапляються автопригоди з тяжкими наслідками, наприклад, „масштабне” ДТП в Дніпропетровській області у жовтні 2010 року в результаті якого під час зіткнення автобусу та локомотива загинуло 45 осіб, зокрема 2 дитини. За даними ДДАІ МВС України за 2009-2010 роки у 68719 ДТП загинуло 10030 та було травмовано 84498 осіб. Дослідження доводять, що найбільш уразливими учасниками дорожнього руху є діти віком до 16 років та люди похилого віку – понад 60 років [161, 292, 295]. Вивчення тенденції смертності дітей під час автомобільних аварій привертала увагу багатьох дослідників, починаючи з 60-70-х

років минулого сторіччя [136, с. 9-10].

Певний відсоток від загальної кількості „ДТП – загиблих – поранених” – „11% – 4,6% – 9,6%,, (за 1999-2008 рр.) та „9,3% – 3,1% – 7,9%” (за 2009-2010 рр.) відповідно, становлять дорожньо-транспортні пригоди за участю дітей (*необхідно враховувати, що до статистичних даних до 2008 року включено ДТП за участю дітей віком до 16 років, з 2009 року – до 18 років*). В Україні кожного року травмується близько 5105 дітей, в середньому 6,24% від цієї кількості складають смертельні випадки в наслідок ДТП. Не викликає сумніву, що майже в кожному випадку отримання поранення в наслідок ДТП дитина потребує госпіталізації.

Стан справ щодо попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму викликає певну стурбованість, хоча під час розгляду основних показників цього процесу виявляються деякі оптимістичні тенденції. Всебічний і об'єктивний аналіз стану і динаміки одержання травм дітьми під час ДТП може допомогти виявити ці тенденції і розробити рекомендації із системи заходів, спрямованих на їхній розвиток.

В Україні за 10 років (з 1999 року до 2008 року) мали місце 46544 дорожньо-транспортні пригоди за участю осіб віком до 16 років, внаслідок яких 3058 дітей загинуло і 46524 – одержали поранення різних ступенів тяжкості. Для порівняння в УРСР за 10 років з 1975 до 1984 року у ДТП загинуло 6318 дітей віком до 16 років і 46301 – одержали поранення [65, 66]. За два останні роки (2009-2010 рр.) у ДТП загинуло 310 дітей віком до 18 років і 6711 – одержали поранення.

Аналізуючи статистичні показники останніх років з 1999 роком, спостерігаємо зменшення кількості автопригод, а також кількості загиблих і травмованих у них дітей. Однак зниження рівня дитячого дорожньо-транспортного травматизму в країні є дуже нестабільним. Наприклад, у 2005 та 2007 роках рівень дитячого дорожньо-транспортного травматизму збільшувався в середньому на 25%. Середній показник частки постраждалих дітей серед усіх поранених у ДТП залишається практично незмінним з 70-х років минулого сторіччя і складає 12,4-12,7% [286, с. 10]. Зміни у цій тенденції стали помітними лише за останні роки – зменшення до 7,4%.

Більша частина охоплених анкетуванням осіб (52,5%) сучасний рівень дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні оцінюють як високий, трохи менший відсоток опитуваних (34%) –

дуже високий. Майже всі проанкетовані особи (97%) вважають явище дитячого дорожньо-транспортного травматизму проблемою державного рівня [35].

У зв'язку з загальною тенденцією зниження в Україні кількості дорожньо-транспортних пригод за участю дітей слід згадати про те, що для об'єктивної характеристики стану цього явища треба застосовувати і відносні показники. Якщо порівняти число дітей, що гинуть та травмуються щороку внаслідок ДТП із загальними демографічними тенденціями в Україні, то спостерігається збільшення за обома показниками (загиблі та травмовані) у цьому співвідношенні [235, с. 15-16].

Кількість осіб віком до 16 років в Україні щороку зменшується [252, с. 61-63; 253, с. 37-39; 254, с. 37-39; 255, с. 42-44; 256, с. 42-44]. Таким чином, якщо поррахувати кількість загиблих та поранених внаслідок ДТП дітей на 10 тис. населення України віком до 16 років, то за дев'ять років (на 1 січня 2008 року порівняно з 1999 роком) середньостатистичний відсоток загиблих збільшився на 8,97%, а поранених – 5,05% (додаток А).

Основним завданням аналізу дитячого дорожньо-транспортного травматизму є виявлення причин і умов виникнення ДТП за участю дітей. Результати аналізу використовуються у випадку проведення роз'яснювально-виховної роботи серед дітей і дорослого населення, є основою для планування профілактичних заходів щодо зниження дитячої дорожньо-транспортної аварійності як загалом, так і в окремих її проявах.

У радянські часи цій проблемі присвячувався спеціальний розділ „дитячий дорожньо-транспортний травматизм” у щорічних статистичних збірниках „дорожньо-транспортні пригоди в СРСР”. В УРСР кожні п'ять років Державтоінспекцією МВС УРСР готувався аналогічний статистичний збірник по Україні [65; 66]. Вивчення статистичних таблиць у зазначених збірниках показало, що традиційно аналіз дитячого дорожньо-транспортного травматизму проводиться за такими видами: загальна кількість ДТП, за участю дітей, а також кількість загиблих і потерпілих у них осіб віком до 16 років; ДТП і потерпілі в них діти віком до 16 років через порушення ними ПДР; ДТП і потерпілі в них діти віком до 7 років, від 7 до 14 років, від 14 до 16 років через порушення ними ПДР; ДТП і потерпілі в них діти-пішоходи, діти-пасажири, діти-велосипедисти, діти-водії через порушення ними ПДР.

Іноді в деяких дослідженнях аварійності за участю певної категорії учасників дорожнього руху знаходить місце частковий аналіз дитячого дорожньо-транспортного травматизму [67]. Але, як правило, він має загальний характер і містить інформацію, яка вже мала місце у традиційних статистичних даних.

Ще як недолік слід зазначити, що ті ж самі за формою та змістом статистичні дані за аналогічні періоди в різноманітних статистичних джерелах іноді мають розбіжності в показниках.

Аналіз показує, що ДТП, під час яких діти одержали травми різної тяжкості, складають від 7,4% до 13,76% від усіх пригод з потерпілими. Питома вага загиблих та поранених дітей в загальній кількості постраждалих у дорожньо-транспортних пригод становить 11,5%. Для прикладу розглянемо аналіз випадків з летальними наслідками у результаті ДТП у розмежуванні загиблих осіб за статтю та віком у всьому світі. У всіх вікових групах на чоловіків припадає більша кількість смертельних випадків, ніж на жінок. За перші десять років ХХІ сторіччя показники смертності у ДТП склали 27,6 на 100 000 чоловіків і 10,4 на 100 000 жінок. На чоловіків доводиться 73% усіх втрачених у ДТП осіб. На осіб у віці 15-44 роки доводилось більше половини усіх летальних випадків у ДТП у всьому світі. При цьому у країнах з високим прибутком на осіб у віці 15-29 років доводилися найбільш високі показники смертності на 100 тис. осіб. У країнах з низьким і середнім достатком на дітей приходиться значно вищі показники загибелі у результаті ДТП, ніж у країнах з високим прибутком [48, с. 13].

Найбільша кількість пригод із постраждалими дітьми – це наїзди на пішоходів (65,4% від усіх ДТП із постраждалими дітьми).

Друге місце за питомою вагою посідають зіткнення транспортних засобів – 13,5% від усіх ДТП, у яких постраждали діти. Трохи меншу питому вагу мають наїзди на велосипедистів (8,2%) і перекидання транспортних засобів (6,9%). Пригоди інших видів не перевищують 2% (наїзди на перешкоду – 1,9%; падіння пасажира – 1,3% тощо) [286].

Частоту дитячого дорожньо-транспортного травматизму необхідно розглядати й аналізувати залежно від особливостей життєдіяльності дітей різного віку і їхнього перебування в транспортному середовищі.

Аналіз ряду досліджень характеристик дитячого дорожньо-транспортного травматизму дає наступну картину. Залежно від статі

потерпілих у ДТП дітей більша кількість подій приходить на хлопчиків, частка яких серед потерпілих склала 64,2%. Незважаючи на те, що серед постраждалих дошкільників (25,8%) хлопчиків було 27,1%, а дівчат тільки 17,0%, на думку деяких авторів, не слід розглядати це розходження з погляду психофізіологічних особливостей дітей різної статі, тому що в цьому віці діти будь-якої статі несамотійні і беззахисні перед небезпекою [234, с. 12]. Разом з тим більшість дослідників, аналізуючи структуру дитячого транспортного травматизму, звертали увагу на розходження в частоті та динаміці дитячої дорожньо-транспортної аварійності залежно від вікових груп. Деякі за основу брали традиційний для офіційної статистики розділ дітей на групи: до 7 років, від 7 до 14 років і від 14 до 16 років [22, с. 19-28; 286], інші, вікові групи пов'язували з дошкільним віком і з навчанням дітей у різних класах школи.

З числа дітей, що страждають у ДТП, переважну більшість (74,2%) складають школярі віком від 8 до 16 років [234, с. 12-16]. У деяких джерелах цей вік визначено віковими межами – від 7 до 13 років. Причому переважна кількість постраждалих у цій віковій групі випадає на дітей віком 10 та 11-12 років. Пояснюється це зростаючою самотійністю дітей, зниженням уваги до перебування та поведінкою дитини на вулиці з боку батьків [292, с. 111]. При цьому необхідно враховувати, що від віку дітей-учнів залежить час їхньої зайнятості у школі, тобто час, коли вони самі, а також ступінь можливості виховного впливу, з боку тієї або іншої установи, організації.

Якщо проаналізувати офіційні статистичні дані про дорожньо-транспортні пригоди за участю дітей за період з 2000 до 2010 року, то виходить, що з загальної кількості ДТП за участю дітей, через порушення ними ПДР, більше половини таких автопригод – 56,6%, припадає на вік від 7 до 14 років, значна кількість – 25%, – на вік до 7 років, і 19,3% – на вік від 14 до 16 років. Тобто, ймовірна участь у ДТП через порушення ПДР особами молодшого та середнього шкільного віку. Причому частка автопригод за участю цієї вікової групи у загальній кількості ДТП через порушення дітьми ПДР протягом років практично не змінюється. Діти віком від 14 до 16 років значно менше стають учасниками ДТП через порушення ПДР, але за останні роки спостерігається негативна тенденція поступового збільшення показників кількості ДТП за участю цієї вікової категорій та їх наслідків у загальній кількості автопригод.

Найважчі наслідки дорожньо-транспортних пригод відзначаються

з дітьми віком до 7 років. На 100 постраждалих у ДТП у цьому віці припадає до 9 загиблих.

Вивчення частоти травматизму серед дошкільників і першокласників показало, що найбільше число травм серед організованих дітей (дітей, що відвідують дитячі установи) відбувається з 6 до 9 години (38,3%) і з 15 до 21 години (30,7%), тобто дорогою до дитячої установи і з неї додому. Для дошкільників особливо небезпечні години з 12 до 15 та з 17 до 19. Якщо враховувати, що кожна третя дитина потрапляє в ДТП за участю або у присутності батьків, то можна зробити висновок, що це відбувається під час прогулянок перед денним сном або дорогою з дошкільних закладів. Аналіз випадків дорожньо-транспортного травматизму серед неорганізованих дітей визначив, що вони починають одержувати травми тільки після 9 години. Після 15 години кількість травм у неорганізованих дітей постійно зменшується і до часу від 18 до 21 години знижується до 2,6% [234, с. 12-16; 292, с. 110-111].

Вивчення віку постраждалих школярів і часу одержання ними травм необхідне тому, що подібний аналіз дає можливість установити „найбільш травматичні” періоди доби і підсилити заходи для попередження травматизму саме в цей час. Це також дозволяє планувати методи і форми організації медичної допомоги дітям із транспортними травмами. Дитина у своєму повсякденному житті так чи інакше зв'язана з певним розпорядком дня. Певний час займає її присутність у дитячій установі, дозвілля, підготовка до наступного дня і сон. Встановлено, що найбільше число транспортних травм (59,7%) серед школярів відбувається в період доби з 9 до 16 годин. Найменша кількість травм (4,4%) відзначається від 21 до 8 годин. Проте і в цей час, переважно за рахунок підлітків, спостерігаються окремі випадки транспортного травматизму. Як правило, у цих ДТП діти беруть участь як водії автомобілів або мотоциклів, через порушення ними ПДР або як пасажери, через порушення ПДР дорослими або їхніми однолітками.

Під час вивчення розподілу частоти ДТП за участю дітей по днях тижня протягом усього року найбільше число травм припадало на понеділок (18,0%). У період літніх канікул частота дорожньо-транспортних травм була практично однаковою (13-15,0%) у будь-який день тижня.

Значну роль у житті дітей грає погода, від якої залежить кількість

дітей і транспорту на вулицях, характер ігор дітей і тривалість того часу, що вони проводять поза будинком. Так, залежно від пори року найбільше число травм відзначалося навесні (31%), трохи менше – улітку (25%), а автопригоди, що відбулися восени й узимку, складають по 22%. При цьому найбільшу кількість дорожньо-транспортних травм (58,4%) діти одержують у суху, ясну погоду. Якщо дитячу транспортну аварійність розглядати за місяцями, то із статистичних даних виходить, що „найнебезпечнішими” є періоди року з березня до травня та з серпня до жовтня, а відносно „спокійними” – зимові місяці. У цілому, структура дитячого дорожнього травматизму має два часових піки, які, якщо звернути увагу на шкільний календар, співпадають із закінченням та початком занять у школах та дошкільних установах [136, с. 17; 235, с. 12-16; 292, с. 109-110].

Сьогодні мало що відомо про типи поїздок і поведінку в умовах дорожнього руху дітей дошкільного віку, тому досить важко порівняти показник ризику виникнення ДТП за участю дітей дошкільного віку з іншими віковими групами, коли ризик розраховується у співвідношенні з часом, витраченим в умовах дорожнього руху, чи з подоланою відстанню. Взагалі ДТП за участю дітей набагато гірше представлені і в офіційній статистиці нещасних випадків, ніж ДТП за участю дорослих. Подібні ДТП стосуються, насамперед, дітей, які не досягли шкільного віку; немає чіткого розподілу населення від 0-7 років (новонароджені діти, ранній дитячий вік, дошкільний вік) [161, 276].

Діти до 4 років найчастіше отримують травми, коли знаходяться як пасажери в автомобілі. Для дітей віком від 4 до 10 років участь у ДТП як пішохода є найбільш звичайним типом нещасного випадку. Серед дітей більш старшого віку домінує участь у ДТП як велосипедистів. Більшість ДТП за участю дітей-пішоходів відбувається, коли дитина переходить дорогу. [161]

Вивчення обставин, за яких діти одержують травми, є одним із найбільш важливих розділів досліджуваної проблеми, що дає можливість розробляти і пропонувати конкретні міри попередження травматизму. Значна частина ДТП відбувається поблизу будинку та на ділянках, де діти грають і знаходяться в денний час доби. Дослідженнями було встановлено, що найбільш часто (78,5%) діти одержують травми, перебігаючи вулицю перед транспортом, що рухається поблизу під час раптової для водіїв появи на проїзній

частині із-за предметів або іншого транспорту. При цьому відзначено, що в дітей різного віку різна частота окремих обставин травм. Так, перед транспортом, що рухається поблизу ризикують перебігти вулицю діти вже 5-6-річного віку (4,3 і 4,1% відповідно), а починаючи з 7 років діти почувають себе ще в більшій безпеці поблизу транспорту і зазначена обставина до 12 років досягає максимуму (15,0%). Друга за частотою обставина одержання травм дітьми-пішоходами – несподіваний вихід на проїзну частину вулиці із-за предметів або споруджень, розташованих поблизу дороги або на ній, – має максимум серед дітей віком від 4 до 9 років (11,9%), знижуючись у дітей 10-річного віку до 9,2% [234, с. 12-16].

Їзда на велосипедах у нашій країні також притаманна більше дітям, ніж представникам інших вікових груп. Тому проблеми травм унаслідок ДТП за участю дітей-велосипедистів є набагато серйознішими. Незважаючи на відносно невелике число в загальній структурі травматизму (4,3%), травми велосипедистів посідають особливе місце. Найбільш часто (93,5%) ця категорія дітей-учасників дорожнього руху одержує поранення у віці від 5 до 13 років. Ризик потрапляння в ДТП у велосипедистів у 6 разів вищий, ніж у водіїв автомобілів. Якщо сталося ДТП за участю велосипедиста і транспортного засобу, то звичайно травми одержують велосипедисти.

Основним видом порушень правил дорожнього руху велосипедистами, аж до 13-річного віку, є їхній раптовий виїзд на дорогу (87,0%). Також розповсюдженими видами порушень ПДР велосипедистами-підлітками є недотримання дистанції (7,8%), порушення правил обгону і об'їзду (5,2%).

Відсутність в офіційній статистиці достатніх даних за певними показниками про дорожньо-транспортний травматизм серед дітей-велосипедистів змушує робити висновки на підставі вивчення спеціальної літератури та матеріалів зарубіжних країн. Щодо питання дитячого дорожньо-транспортного травматизму В.П. Поліщук, О.Т. Лановий, С.М. Левченко [161] підкреслюють, що винятково небезпечною є їзда на велосипеді для дітей віком до 15 років. Ризик одержання травми серед дітей під час руху на велосипеді скорочується в міру збільшення віку з 7 до 15 років.

Заслуговує уваги аналіз стану дитячого дорожньо-транспортного травматизму, який було проведено І.К. Шахріманьяном [286, с. 10-15]. Відповідно до його висновків ДТП, під час яких постраждали діти віком до 7 років, складають близько 20% від усіх

таких пригод. Серед цих пригод наїзди на пішоходів склали 75,6%, а наїзди на велосипедистів – 2,5%. Автопригоди, у яких постраждали діти віком 7-14 років, представлені половиною всіх ДТП із постраждалими дітьми. Серед цих пригод наїзди на пішоходів склали 70,9%, а наїзди на велосипедистів – більш 11%. Пригоди, під час яких постраждали діти віком 14-16 років (близько 30% усіх ДТП з постраждалими дітьми) – це здебільшого наїзди на пішоходів та наїзди на велосипедистів (11%). Для цієї вікової групи різко збільшується частка зіткнень (28,7%) і перекидань транспортних засобів (15,7%) серед усіх ДТП.

Автопригоди зі смертельним наслідком займають близько 15% від усіх ДТП, у яких постраждали діти.

Частка наїздів на пішоходів зі смертельним наслідком серед усіх ДТП, у яких загинули діти, зменшується разом зі збільшенням віку: до 7 років – 74,6%; 7-14 років – 66,9%; 14-16 років – 29%. Для наїздів на велосипедистів характерна протилежна тенденція: 1,9%; 10,5%; 12,5% відповідно.

Серед усіх ДТП, що трапилися за участю дітей, 30% – 45% були скоєні через порушення саме ними ПДР. Так, через порушення ПДР особами віком до 18 років у 2009 році було скоєно 920 ДТП під час яких 46 дітей загинуло та 934 – дістали поранення; у 2010 році було скоєно 766 (-16,7%) ДТП під час яких 28 (-39,1%) дітей загинуло та 770 (-17,6%) – дістали поранення.

Із загальної кількості ДТП за участю дітей, через порушення ними ПДР, найбільшу питому вагу мають наїзди на пішоходів – 72,9%, під час яких гине та отримує поранення найбільша кількість людей від загальної кількості загиблих та поранених у таких автопригодах – 71,3% та 73,7% відповідно. Друге місце посідають ДТП, що трапляються через порушення ПДР дітьми-велосипедистами – 14%, під час яких гине та отримує поранення 13,6% та 14,4% відповідно, від загальної кількості загиблих та поранених у таких автопригодах. ДТП за участю дітей-водіїв хоча і посідають третє місце за відсотком у загальній кількості автопригод через порушення дітьми ПДР – 8,9%, під час яких загинуло – 12,4% та отримали поранення – 8,45%, але відносно кількості загиблих на одну таку аварію вони значно перевищують аналогічні показники серед інших учасників дорожнього руху (0,08%). ДТП, під час яких гинуть або отримують поранення діти як пасажери складають усього 4,3%, але за наслідками, якщо порівнювати співвідношення загиблих та

поранених на одну автопригоду, за травмованими посідають перше місце – 1,02%, а за загиблими – друге – 0,066%.

ДТП із постраждалими дітьми, серед причин яких встановлено провину водія автомобіля або мотоцикла, – це приблизно половина всіх пригод з дітьми. Кожна п'ята пригода з дітьми, що виникла з вини водіїв, закінчується смертельним наслідком. Виявилось, що найбільша питома вага серед водіїв, винних у здійсненні ДТП із дітьми, мають особи без прав (27,9%), водії-аматори (17,4%) і мотоциклісти (11,2%) [286].

Ефективність управлінських рішень щодо боротьби з аварійністю на автотранспорті значною мірою визначається тим, наскільки вони відповідають висновкам і пропозиціям, що випливають з аналізу статистичних даних про ДТП та їхні наслідки. Кількісний і якісний аналіз цих даних є одним з найважливіших напрямків науково-дослідної діяльності. Однак різними фахівцями вже неодноразово було порушено питання, про те, що ця діяльність стримується через відсутність різних досить деталізованих статистичних даних [12; 23; 70; 161; 257; 275; 276].

У переважній більшості випадки поглибленого аналізу стану дитячого дорожньо-транспортного травматизму мали місце у 80-90 роках минулого сторіччя. Середньостатистичні показники у відсотковому відношенні, що були наведені у дослідженнях І.К. Шахриманьяна [286], І.Г. Маландіна [129], Ю.М. Міленької [136], фахівців з інституту ім. Турнера [234], інших авторів порівняно з існуючою статистикою є актуальними і на сьогодні. Але не зважаючи на це, вважаємо, що реалії сьогодення: зміни, які відбулися у соціально-економічному становищі країни, збільшення кількості транспорту, розвиток інфраструктури міст та районів, зміни організації загальноосвітньої системи навчання та реформування адміністративного апарату, служби Державтоінспекції потребують нових підходів та методів аналізу дитячої дорожньо-транспортної аварійності. На жаль, на сьогодні не існує жодної установи, організації, яка б цілеспрямовано проводила подібні дослідження в межах держави. Поодинокі спроби часткового аналізу дитячого дорожньо-транспортного травматизму деяких авторів в окремих регіонах без належної організації та узагальнення цієї діяльності не в змозі дати очікуваного результату.

Під час спроби описати або проаналізувати об'єктивні закономірності, що характеризують рівень аварійності на дорогах

того або іншого регіону, або України в цілому, або за окремими критеріями зіштовхуємося з відсутністю даних, які б повно відбивали стан і динаміку системи „людина – транспортний засіб – середовище пересування”. До цього треба додати про випадки „латентних автопригод”, тобто тих, що навмисно не потрапили до офіційної статистики [300].

Наявні статистичні дані не дозволяють глибоко аналізувати стан дитячого дорожньо-транспортного травматизму, а лише дають можливість порівнювати окремі показники за звітний і попередній роки. Це ускладнює вибір і застосування найбільш ефективних заходів для профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Внесення доповнень в облікову картку ДТП підвищить можливості аналізу причин і умов ДТП, у яких постраждали діти, значно розширить відомості про потерпілих [235, с. 19]. До картки обліку ДТП та інструкції з її заповнення, затверджених наказом МВС України від 28 грудня 2005 року № 1242 [184] необхідно внести такі доповнення: пункт 5 загальних положень викласти у такій редакції:

- „картки в паперовій формі і схеми ДТП до них складаються у двох примірниках, а у випадку травмування або загибелі дитини – у трьох. Один примірник зберігається в міськрайорганах внутрішніх справ чи підрозділах ДАІ МВС України, на території обслуговування яких трапилася ДТП, а другий – в управлінні (відділі) ДАІ ГУМВС України в Автономній Республіці Крим, місті Києві та Київській області, УМВС України в областях та місті Севастополі. У випадку складання третього примірника вони накопичуються в окремій картотеці у відділі (відділені профілактичної роботи управління (відділу) ДАІ області)”;

- графі розділу 2.6. „Відомості про потерпілих” у випадку, якщо потерпілим є дитина заповнювати червоним кольором;

- у підпункті 2.6.7. поле “Ремінь безпеки, шолом” доповнити словами „дитячий утримуючий пристрій”, а для пішоходів, велосипедистів та мопедистів – „наявність світловідбиваючих елементів в обладнанні або на одязі”.

О.В. Горбач теоретично обґрунтовано позицію щодо обов’язкової участі у розгляді справ про притягнення неповнолітніх до адміністративної відповідальності психолога та педагога [53, с. 5].

До результатів службових розслідувань та облікових даних у випадку, якщо ДТП сталася внаслідок неправильної поведінки

неповнолітнього, вважаємо за необхідне додавати висновки психологічних обстежень потерпілих в ДТП дітей, які мають проводитися фахівцями в галузі дитячої психології. Проведення подібних психологічних обстежень надасть можливість дослідити вплив та взаємозв'язок психічного розвитку (задатків) дитини, оточуючого середовища на ймовірність потрапляння у ДТП. Цей напрямок сьогодні практично не досліджується. Відповіді на зазначені питання дозволили б ефективніше впливати на суб'єктивні фактори, що детермінують дитячий дорожньо-транспортний травматизм. Для практичної реалізації цих пропозицій на правовому рівні необхідно внести доповнення до Положення про психологічну службу системи освіти України, затвердженого наказом Міністерства освіти України від 3 травня 1999 року № 127 [196]: п. 4.3. ст. 4 „Зміст діяльності” викласти у такій редакції „Практичний психолог навчального закладу: проводить психологічну експертизу і психолого-педагогічну корекцію девіантної поведінки неповнолітніх, готує висновок психологічного обстеження неповнолітнього за фактом ДТП, яка сталася внаслідок неправильної поведінки дитини-потерпілого”.

Наведене вище дає наочну картину того, що розширення статистичних даних стосовно дитячої дорожньо-транспортної аварійності та детальніший їх аналіз надають можливість для розробки профілактичних заходів, спрямованих на усунення конкретних факторів, що детермінують зазначене явище. З огляду на те, що переважна частина аналітичних досліджень відбиває стан та тенденції дорожньо-транспортної аварійності за участю дітей віком до 16 років, на сьогодні постає питання детального вивчення закономірностей дорожньо-транспортного травматизму за участю осіб віком від 17 до 18 років.

1.3. Фактори, що детермінують дитячий дорожньо-транспортний травматизм

Починаючи розгляд факторів, що детермінують дитячий дорожньо-транспортний травматизм, виникає питання, чи є ДТП результатом випадкового збігу обставин.

В.В. Лук'янов обґрунтовано заявляв, що безпричинних явищ не існує. Вивчаючи ДТП і фактори, що впливають на їх виникнення,

можна знайти ознаки, спільні для ряду таких подій, але випадкові для окремо взятих пригод. Статистична закономірність, виявлена для будь-якої ознаки, спільної для групи автопригод, має всі якості закону: вона об'єктивна й обов'язково діє за певних умов [122, с. 17-18].

Те ж саме висловлення з приводу відсутності безпричинних явищ ми знаходимо і в інших авторів. Так, І.П. Голосніченко зазначав, що всі явища і процеси у житті суспільства обов'язково виникають як результат дій певних причин [51, с. 54]. ДТП, у тому числі і за участю дітей, також мають причинно-наслідковий зв'язок.

І.Г. Маландін вважав, що вживання терміну „нещасний випадок”, який особливо часто вживається для позначення ДТП з дітьми не прийнятне й абсолютно неправильне [129, с. 6]. Деякі автори визначали нещасний випадок як сукупність умов, обставин і причин, що сприяли травмуванню людини [166], інші – як раптове ненавмисне ушкодження людини, яке відбулося внаслідок впливу небезпечного фактору або особистої небезпечної поведінки [137]. Б.Л. Зотов словосполучення „нещасний випадок” в наведеному значенні розглядав з погляду наявності або відсутності провини певних учасників автопригоди [75, с. 4-5].

Не виключаючи цілком можливості випадкового виникнення ДТП, коли неможливо визначити ні провину водія, ні провину самої постраждалої дитини, слід все ж таки підкреслити, що переважна більшість автопригод має причини й умови, що сприяють виникненню цього явища. Вивчення закономірностей, які породжують відхилення від установленого порядку дорожнього руху в певній мірі залежить від методологічного визначення їх детермінованості [156, с. 49].

Детермінованість (від лат. *determinia* – визначаю) означає зумовленість, наявність, відтворення [165, с. 44]. На думку Н.Ф. Кузнецової, існує декілька видів детермінації: причини, умови і кореляти [113, с. 139]. Серед них у сфері дорожнього руху найважливіше значення мають причини та умови.

У своїй сукупності причинність проявляє себе у конкретних зв'язках між явищами і наслідками, є їх органічною часткою і входить у процес соціальної детермінації як один із компонентів загальної системи діалектичної детермінації [89, с. 5; 70, с. 16].

Отже, кожному явищу передують та (або) супроводжують його певні причини та умови. Питання постає під час визначення серед

обставин та факторів, що впливають на явище саме тих факторів, що безпосередньо призводять або детермінують настання певних наслідків. У науці, залежно від об'єкту її вивчення, під причинами розуміють такі види детермінант, які породжують, викликають появу нового явища (наслідку) [119, с. 62]. Причина, будучи основою та сутністю наслідку, виступає у ролі вихідного та визначального елемента взаємозв'язку явищ [106, с. 96].

ДТП не виникають на дорогах стихійно. Кожна автопригода є наслідком причини (або причин), яка її породила, зумовлюється сукупністю умов, наявність яких призводить до ДТП. Якщо причини аварійності – це негативні явища, що викликають її, то умови – це явища, що сприяють або не перешкоджають виникненню дорожньо-транспортного випадку.

Щодо умов, то з погляду філософії, у широкому значенні, це вся різноманітність об'єктивного світу, що реально існує й оточує людей. Як філософська категорія „умови” завжди пов'язані з категорією „можливість”, а у кількісному прояві „ймовірність”.

У вузькому значенні умови – це різноманітні за змістом фактори, які сприяють, створюють можливість виникнення і прояву причини, що породжує наслідки. В.В. Новиков підкреслює, що до об'єктивних умов прийнято відносити обставини і фактори, які не залежать від волі і свідомості конкретного суб'єкта [146, с. 101-102].

Розглядаючи дитячий дорожньо-транспортний травматизм як соціальне явище, слід мати на увазі, що оцінка одних явищ як причини, а інших – як умови завжди буде носити відносний характер. У різних випадках те саме явище може виступати або причиною, або умовою. Однак причина стає такою лише за наявності конкретних умов, що сприяють стати нею. [106, с. 96].

В адміністративній діяльності, як і в інших юридичних і суспільних науках загалом, широко застосовується термін „фактор”. Варто погодитися з думкою ряду авторів, що стверджують, що фактором можна вважати і причину, й умову (необхідну і супутню), і явище, що складається у функціональному зв'язку тощо [106, с. 97].

Дослідження виникнення атипових ситуацій у дорожньому русі, які призводять до ДТП, зумовлене рівнем впливу об'єктивних та суб'єктивних факторів на причинність як філософську категорію [10; 151]. Об'єктивне зумовлює наявність притаманних матеріальному об'єкту властивостей, якостей у соціальній сфері діяльності. Об'єктивні фактори існують за рахунок природних умов, соціального,

економічного, духовного, політичного розвитку суспільства і проявляються через дію, що виступає як причина, внаслідок якої настає результат.

В.В. Новиков щодо протиправної поведінки зауважує, що поділ на об'єктивні і суб'єктивні фактори, які породжують таку поведінку, певною мірою є відносним і залежить від того, для чого його використовують. На його думку, те, що в одному випадку може виступати як суб'єктивний фактор, в іншому випадку може бути об'єктивним фактором. Об'єктивні і суб'єктивні фактори – це протилежні, але, разом з тим, взаємодіючі між собою фактори [146, с. 70].

Під час розкриття причинно-наслідкового механізму виникнення ДТП процес дорожнього руху розглядається як визначена соціотехнічна система. У теорії безпеки дорожнього руху існують різні варіанти зазначеної системи.

У Сполучених Штатах близько 30 років тому William Haddon Jr описав дорожній транспорт як погано сконструйовану систему «людина-машина», що вимагає всеосяжної системної обробки. Він презентував те, що нині відоме як „матриця Хеддона” що ілюструє взаємодію трьох чинників: а) людини, б) транспортного засобу і в) навколишнього середовища протягом трьох фаз: передаварійною, аварійною і поставарійною. Отримана в результаті цього „матриця Хеддона” з 9 блоків моделює динамічну систему, в якій кожен блок матриці дає можливість для вживання заходів в цілях скорочення дорожньо-транспортного травматизму. Ця робота дозволила добитися істотного прогресу в розумінні чинників, пов'язаних з поведінкою, дорогою і транспортним засобом, які впливають на число жертв і тяжкість травм [313].

На основі ідей Хеддона „системний” підхід має за мету виявити і конкретизувати основні джерела помилок або проектних слабкостей, які сприяють фатальним випадкам або аваріям з тяжкими наслідками, а також понизити тяжкість і наслідки травматизму, завдяки:

- скороченню схильності ризику;
- попередженню випадків ДТП;
- зниженню тяжкості травм у разі аварій;
- зменшенню наслідків травм завдяки поліпшенню поставарійної допомоги.

За даними деяких країн з великою кількістю автомобілів – комплексний підхід до забезпечення дорожньої безпеки призводить

до помітного зниження числа летальних випадків і важких травм, проте практична реалізація системного підходу залишається найбільш важливою проблемою для розробників політики і фахівців у галузі дорожньої безпеки [314, 315, 316].

Не вимагає доказів те, що безпека функціонування всієї цієї системи залежить не тільки від стану і надійності транспортних засобів і доріг, але і від підготовленості і надійності людини, що проектує, створює, експлуатує ці засоби і дороги, а також регулює процес руху і безпосередньо бере участь у ньому. Думку щодо визначальної ролі людини у виникненні ДТП висловлюють і інші автори [77, с. 3-16; 128, с. 17]. Таким чином, людина виступає визначальним елементом зазначеної системи, основним елементом процесу руху.

Переважає кількість авторів [54; 57; 71; 97; 110] у своїх дослідженнях бере за основу саме ДТП як кінцевий результат, як наслідок, пояснюючи причини її виникнення попередніми подіями, а саме – порушенням діючих у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху правил, норм і стандартів. В.В. Новиков підкреслює, що дослідження у цій сфері, як правило, закінчуються на стадії: ДТП – це наслідок, його причина – це правопорушення, яке допустив один чи декілька учасників дорожнього руху [146, с. 82]. Такий, безумовно правильний з методологічного погляду шлях дослідження, не може повністю розв'язати всі проблеми, пов'язані з безпекою дорожнього руху. Приблизно такої ж думки додержується і О.М. Мойсюк. На його думку, вказана проблема повинна вирішуватися шляхом дослідження не тільки зовнішнього характеру поведінки потерпілого в дорожньо-транспортній ситуації, а й враховувати суб'єктивні внутрішні якості особи (правосвідомість, мотивацію тощо), які у сукупності з об'єктивними обставинами обумовлюють виникнення ДТП [139, с. 101].

Питання причинності дитячого дорожньо-транспортного травматизму розглядалися В.В. Лук'яновим [121], І.Г. Маландіним [129], О.М. Мойсюком [139] (з погляду віктимології), О.М. Якуповим [293; 294; 297;], І.А. Репіком [250; 251], В.М. Кір'яновим, П.О. Кравченком [102] та іншими авторами.

Дослідники по-різному підходять до оцінки основних причин і умов, що впливають на виникнення дитячого дорожньо-транспортного травматизму, і не дають однакової і стабільної класифікації. При цьому немає єдності й у класифікаційних підставах

автопригод за участю дітей.

М. Штрук, проаналізувавши події з дітьми на дорогах (1966 р.), обґрунтовано зауважував, що встановлення причин нещасних випадків з дітьми проводиться тільки з погляду загальної оцінки порушень правил руху, тим часом питання про причину неправильної поведінки дитини залишається без відповіді [310]. Подібна тенденція найчастіше має місце і сьогодні.

І.Г. Маландін приводить таку класифікацію основних причин для вікової групи 3-16 років: недостатнє ознайомлення або навчання (виховання) правилам безпечного поведіння, користування транспортом; неналежний нагляд з боку дорослих за поведінням дітей; недисциплінованість самих дітей і підлітків; недисциплінованість водіїв транспорту й інших осіб, відповідальних за безпеку руху транспорту [129, с. 8-9].

Говорячи про значну питому вагу дітей дошкільного і шкільного віку, що постраждали від ДТП, і причини дитячого автотранспортного травматизму, слід зазначити, що І.Г. Маландін, як і В.В. Лук'янов [121, с. 107] та О.М. Якупов [297, с.43] вважає, що в тих випадках, навіть коли водій невинний у автопригоді, під час якої постраждала дитина, у кінцевому рахунку відповідальність завжди лягає на дорослих, котрі не забезпечили належний нагляд за поведінням неповнолітнього.

Щодо вищенаведеної ситуації буде неправильним пов'язувати поведінку дітей-потерпілих із поняттям вини. У випадку вживання такої правової категорії необхідно враховувати, що вона тотожна адміністративно-правовому, кримінально-правовому чи іншому юридичному змісту [139, с. 96].

Питання причинності і профілактики провін водіїв детально й у різних аспектах розглядалися багатьма авторами. Стосовно ДТП, у результаті яких постраждали діти, хочеться звернути увагу на типові випадки, коли події відбулися через порушення водіями елементарних норм безпеки руху. Наприклад, водій не вжив запобіжних заходів (підвищення уваги, зниження швидкості, зупинка транспортного засобу і т.д.) під час проїзду біля дитячих установ (за наявності дорожнього знаку 1.33 „Увага діти”), просто біля дітей, які грають; почав рух, попередньо не переконавшись у повній безпеці дітей, що знаходилися поблизу; створив небезпечну обстановку для руху велосипедиста узбіччям дороги; не подав попереджувального сигналу у випадках погрози наїзду на малолітнього пішохода.

Одна з найважливіших складових забезпечення безпеки будь-якого транспортного процесу – це спеціальна підготовка людини до безпечної участі в ньому. Встановлено, що причиною ДТП є неправильне (небезпечне) поведіння людини в період підготовки або участі в дорожньо-транспортному процесі. Наслідком такого неправильного поведіння стає порушення норм безпеки руху. Результат небезпечного поведіння людини – виникнення аварійної ситуації, що дуже часто переходить у ДТП. Слушною є думка, що у злочинах проти безпеки дорожнього руху особа злочинця (особа яка порушує встановлені правила та норми) повинна розглядатися через структуру соціальних, демографічних, рольових, психофізичних, моральних, психологічних та інших особливостей, дослідження яких дозволяє розробити типологічні риси суб'єктів злочинів, що відображають комплекс ознак особи, властивостей, зв'язків, відносин, моральний, духовний світ у взаємодії з соціальними умовами, що впливають на вчинення дорожньо-транспортної пригоди. Особливого значення набуває необхідність психологічного дослідження здатності суб'єкта усвідомлювати характер небезпечної ситуації, передбачення наслідків своєї поведінки й запобігання суспільно небезпечних наслідків [417, с. 15].

Що стосується дітей, то в дорожньому русі неповнолітній може поводитися небезпечно (неправильно) через: невміння прогнозувати дорожню обстановку (неусвідомлений ступінь небезпеки); незнання заходів забезпечення безпечного руху; відсутність навичок виконання безпечних дій; небажання (зневага) виконувати безпечні дії; підпорядкування небезпечним звичкам поведіння на дорозі; неусвідомлене наслідування інших осіб (нерідко батьків, старших товаришів), які порушують правила безпеки руху; невміння діяти безпечно в навколишньому середовищу або дорожній обстановці, що різко (раптово) змінюється, (стихійне 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.); недисциплінованість, утрата пильності. Проведене нами соціологічне опитування довело, що актуальними є всі зазначені причини з більшою або меншою перевагою (відсоткові межі становлять від 5% до 20%) (див. додаток А). Безумовно, цей перелік можна продовжувати. Далеко не останнім фактором, що сприяє виникненню дитячого травматизму, як у цілому, так і дорожньо-транспортного зокрема, є відсутність належного нагляду з боку батьків або старших.

Викликає тривогу той факт, що повсюдно доросле населення виявляє повну байдужість до небезпечного поведіння на дорозі або в безпосередній її близькості „сторонніх” дітей.

Саме небезпечні дії людини, будь то водій, пішохід або пасажир, викликані незнанням, невмінням або небажанням (зневагою) правильно оцінювати дорожню обстановку, прийняти єдино правильне рішення і виконати вміль безпечні дії є причиною ДТП.

Низка авторів стосовно питання „людського чинника” зазначають, що у ситуаціях, однакових для всіх людей, кожна окрема людина поводиться по-різному. Найважливіше значення для поведінки конкретної особи мають її індивідуальні психологічні характеристики, в тому числі досвід [73; 137, с. 28; 138, с. 45]. Все це говорить про те, що за своїми індивідуальними якостями люди перед небезпекою не рівні! Тим більше це стосується дітей, тому що формування їхньої особистості, фізіологічне і психічне становлення відбувається протягом усього вікового періоду. Кожен період дитинства має свої психологічні особливості, що значною мірою визначає поведіння дитини у взаємодії її з навколишнім середовищем.

Характерні приклади розходження в поведінці дітей і дорослих залежно від їхніх вікових психофізіологічних особливостей наводяться у низці відповідних досліджень [47, с. 27; 234, с. 23-24].

Практика показує, що тільки знання і виконання ПДР дає можливість лише приблизно на 10% убезпечити учасників дорожнього руху від нещасних випадків на дорозі [293, с. 36]. Це пояснюється тим, що Правила викладають, в основному, лише норму, тобто те, як повинно бути. Але при цьому ж вони не пояснюють, якими прийомами і методами треба виконувати зазначені вимоги. От чому тільки при одному знанні ПДР і відсутності спеціальних умінь і навичок учасники руху, у першу чергу діти, часто опиняються не в змозі безпечно виконувати вимоги ПДР [293; 294].

Висока культура дорожньо-транспортних відносин, від якої цілком залежить безпека людей на дорогах повинна закладатися і формуватися в людині з моменту її перших кроків у житті [293].

Однією з багатьох причин величезної кількості ДТП на дорогах, як неодноразово відзначав О.М. Якупов, є слабка підготовленість населення, особливо у великих містах, до безпечної участі в дорожньо-транспортному процесі. Актуальність розглянутої проблеми збільшується тим, що питанню підготовки дітей до

безпечної участі в дорожньому русі, вихованню дисциплінованості і високої культури поведінки на дорогах, вулицях і в транспорті в педагогічній теорії і практиці приділяється недостатньо уваги.

На підставі аналізу аварійності за участю дітей були визначені сталі закономірності виникнення ДТП відповідно до віку дитини. З цього питання заслуговують уваги дослідження І.А. Репіка. Аналіз ДТП з дітьми-пішоходами певного віку проводився за фактором „місце ДТП”. За спорідненими ознаками визначалися місця на дорозі та частота ДТП з дітьми на них: нерегульовані перехрестя (42,1 %), зупинки маршрутного транспорту (18,2 %), круті повороти (12,1 %), регульовані перехрестя (8,7 %), пішохідні переходи (7,7 %) тощо. Перші три місця є найбільш небезпечними для учасників дорожнього руху. Для нерегульованих перехресть додатково визначався ступінь освітленості (день або ніч) під час пригоди. З’ясувалося, що, в основному, ДТП відбуваються вдень за достатньої освітленості, тому вважати, що через брак освітленості дитина не бачила автомобіль, який наближався, немає підстав. Головна причина ДТП на нерегульованому перехресті полягає у тому, що дітям усіх вікових груп складно оцінювати небезпеку з чотирьох боків та обирати найбільш безпечний момент для переходу. Іншим місцем найбільшої концентрації ДТП є зупинки маршрутного транспорту. У чому причина скоєння ДТП в цьому місці? Слід зазначити, що у 9 випадках із 10 на зупинках діти потрапляють під колеса легкового транспорту, а не маршрутних автобусів. Отже, можна зробити висновок, що головною причиною ДТП на зупинках є обмежена оглядовість через транспорт, що стоїть, та невиправданий поспіх в оцінці дорожньої ситуації під час переходу вулиці біля зупинок. Аналогічна причина ДТП і на поворотах з обмеженою оглядовістю. Зазначені фактори щільно пов’язані з недосконалістю дорожніх умов [250; 251].

Окреслені вище фактори переважно належать до суб’єктивних детермінантів. Але явище дитячого дорожньо-транспортного травматизму багато в чому обумовлене і наявністю об’єктивних умов та причин.

Діюча в Україні система попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму сьогодні не може бути визнана задовільною. Вона зберігає риси загальної системи забезпечення безпеки дорожнього руху, що перебуває зараз у стані кризи. Фоном, у якому сьогодні розвивається в Україні система попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму, може служити

безліч фундаментальних дефектів державної системи забезпечення безпеки дорожнього руху, яке сьогодні здійснюється майже за повної відсутності ефективних керуючих процедур. Дійсно – „позитивні” зусилля системи приводять до негативних результатів. Дисципліна учасників дорожнього руху знизилася до крайніх меж, механізм примусу до виконання норм, виховні засоби і засоби пропаганди не працюють. Можна погодитися з П.О. Кравченка, що система добре рахує ДТП, але не керує механізмами їхнього попередження” [102, с. 8]. Вона не може обґрунтувати цілі свого функціонування, мету окремих професійних структур, внаслідок чого виходить, що у „безцільному” режимі діяльності багато хто з них не вносить свого, передбаченого нормативами внеску в загальний результат забезпечення безпеки дорожнього руху. Мова йде про ту частину професійної діяльності цих структур, неналежне виконання якої може стати причиною ДТП із важкими наслідками. Недосконалість правового регулювання слід вважати одним з основних чинників, які зумовлюють низьку ефективність забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Очевидно, що невисока ефективність діяльності суб’єктів безпеки пов’язана також з нерозв’язаністю проблем правового забезпечення їх діяльності [295, с. 29-30].

У запропонованому М. Бракер понятті „система безпеки дорожнього руху”, визначено, що це система, у якій дорожня інфраструктура співвіднесена з обмеженою місткістю шляхом адекватного планування розробки доріг. При цьому водіння машини повинне бути максимально спрощене для гарантії захисту найбільш уразливих учасників дорожнього руху – дітей і старих [49, с. 134]. Дотепер в Україні планування вулиць та доріг, організація дорожнього руху, обладнання автотранспорту не враховували потреби неповнолітніх учасників дорожнього руху. Існуючі заходи забезпечення їх безпеки на дорогах (попереджувальні дорожні знаки, дорожня розмітка, пристрої, що обгороджують проїзну частину поблизу шкіл та в аварійно небезпечних місцях тощо) дуже часто знаходяться у незадовільному стані або відсутні. Зазначені умови також відіграють значну роль у високому рівні дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Непідготовленість педагогічних кадрів, відсутність необхідних підручників і посібників для учнів і для вчителів з вивчення не тільки ПДР, а саме основ правильного поведіння на дорозі, відсутність спеціальних методик і системи безперервної освіти дітей з

урахуванням взаємодії із соціально-педагогічним середовищем, а також відсутність необхідних технічних засобів навчання і т.п. не може забезпечити виконання соціального замовлення суспільства щодо підготовки людини до безпечної участі в дорожньому русі.

Одним з основних чинників, які зумовлюють низьку ефективність забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні деякі автори вважають недосконалість правового регулювання [295, с. 29-30; 272].

Проведений аналіз деяких нормативних документів та навчальних програм [26; 27; 28; 29; 153] щодо регламентації організації навчання дітей безпечному поведженню на дорозі свідчить про недостатню кількість навчальних годин, відведених на вивчення цього питання.

Отже, проаналізувавши погляди багатьох авторів, щодо визначення причинності, детермінації та факторів певних явищ слід надати таке визначення поняттю „факторів, що детермінують дитячий дорожньо-транспортний травматизм”.

Під факторами, що детермінують дитячий дорожньо-транспортний травматизм слід розуміти явища і процеси як суб’єктивного, так і об’єктивного плану, що існують у різних сферах і на різних рівнях складної соціотехнічної системи „людина – транспортний засіб – дорога і середовище”, що обумовлюють дитячу дорожньо-транспортну аварійність.

Враховуючи високу детермінованість дитячого дорожньо-транспортного травматизму, однозначно визначити ті або інші фактори визначальними становить певну складність. На наш погляд, за основу треба взяти вже існуючий в науці їх поділ на суб’єктивні та об’єктивні.

Враховуючи особливості профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, а саме, наявність спеціального суб’єкта – дитини, на нашу думку, суб’єктивні фактори слід поділити на причини та умови, залежно від того, з чиєї вини сталася ДТП:

- з вини дорослих (дитина перебуває в ролі заручника неправомірних або недбалих дій дорослих). Сюди слід віднести всі ситуації, коли автопригода сталася з вини водія, а також залишення малолітньої дитини без догляду тими особами, на яких покладалася обов’язок догляду за нею в певний момент;

- через неправильне необережне поведження неповнолітнього на дорозі. Сюди треба віднести такі основні причини як: незнання ПДР; відсутність навичок та спеціальних умінь поведження на дорозі;

недотримання ПДР та застосування необхідних навичок та умінь під час участі в дорожньому процесі або недисципліноване поведження на дорозі.

До об'єктивних факторів необхідно віднести недосконалість:

- системи навчання населення саме безпечному поведженню на вулицях, дорогах та під час користування транспортом; організації дозвілля неповнолітніх; організації взаємодії різноманітних державних та громадських відомств, органів, організацій, формувань у профілактичній роботі (організаційне забезпечення);
- інформування як дітей, так і дорослих, щодо безпечного поведження на дорогах; акцентування уваги населення на існуванні проблеми дитячого дорожньо-транспортного травматизму, (інформаційне забезпечення);
- технічного обладнання транспортних засобів приладами активної та пасивної безпеки для перевезення неповнолітніх пасажирів; вулично-шляхової мережі та організації руху транспорту та пішоходів нею; полегшення умов пересування найменш захищених учасників дорожнього руху: дітей та пристарілих (інженерно-технічне забезпечення);
- організації надання невідкладної первинної та кваліфікованої медичної допомоги особам, що постраждали у ДТП (медичне забезпечення);
- необхідного фінансування вже існуючих та новаторських профілактичних заходів (матеріальне забезпечення);
- правового врегулювання вищеназваних питань, а також питань забезпечення дорожнього руху взагалі (правове забезпечення) [40, с. 146-147; 235, с. 26;].

Останні (об'єктивні) фактори, в свою чергу, багато в чому впливають на існування перших (суб'єктивних). Важко привчити дитину до правильної поведінки на дорозі за відсутності цільової комплексної системи навчання населення нормам безпеки поведження у дорожньому процесі. Недосконале адміністративне законодавство в сфері примусового забезпечення дотримання правил норм та стандартів у сфері дорожнього руху, відповідальності дорослих за необережне поведження їх дитини на дорозі не забезпечують бездоганної поведінки учасників дорожнього руху, посадових осіб тощо.

Вивчення причин і умов виникнення ДТП за участю дітей створює базу для узагальнення одержаних емпіричних знань;

забезпечує можливість їх теоретичного усвідомлення, що дозволяє посилити профілактичну роботу, зробити її цілеспрямованою і конкретною. У тих випадках, коли дитячий дорожньо-транспортний травматизм не має чітко окресленого кола причин профілактична робота перетворюється у безладну, а остаточна ліквідація цих антигромадських явищ стає нездійсненною. У такому випадку управління у сфері профілактики стає безрезультатним, втрачає планомірність і організованість [156, с. 49].



РОЗДІЛ 2

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОФІЛАКТИКИ ДИТЯЧОГО ДОРОЖНЬО- ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ

2.1. Поняття профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму адміністративно-правовими засобами

Профілактична діяльність надзвичайно різноманітна, що відображається передусім у спеціальній термінології. Крім категорії „профілактика”, дуже часто в теорії деяких галузей права, а також у нормативних актах ми зустрічаємо терміни „попередження”, „запобігання”, „припинення”, „превенція”.

Щодо дитячого дорожньо-транспортного травматизму, то нормативні акти, які торкаються або торкалися цієї проблеми, застосовують терміни „профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму” (ст.ст. 5, 6, 7 Закону України „Про дорожній рух” [178]; Державна програма забезпечення безпеки руху на автомобільних дорогах, вулицях міст, інших населених пунктів і залізничних переїздах на 2003-2007 роки [59]), „запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму” (п. 18 ст. 4 Положення про Державтоінспекцію МВС [222]), „попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму” (наказ Міністерства освіти України та МВС України від 25 грудня 1992 року № 226/733 „Про невідкладні заходи щодо попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму” [216]). Застосовувалися зазначені терміни і в матеріалах науково-практичних конференцій, нарад-семінарів з питань забезпечення безпеки дорожнього руху [128; 133; 232]. Але в будь-якому випадку визначення названих термінів або їх співвідношення ми не знаходимо.

У профілактичній діяльності зазначені терміни також автоматично вживаються як такі, що самі по собі розуміються, не вдаючись до питання, що ж саме становить профілактика або

попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Деякі автори як радянських часів (І.К. Шахриманьян [286], І.Г. Маландін [129], В.В. Лук'янов [122], С.Ф. Брежнєва [22]), так і сучасні українські (В.П. Резников, С.І. Паршиков [158], С.О. Лихачов [117, 118], І.А. Репік [250; 251], В.П. Поліщук, А.Т. Лановий, С.М. Левченко [161]), які розглядали це питання, давали характеристику організації профілактичної роботи з попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму або загальну, або тільки певних її форм та методів, наголошуючи на їх перевазі. При цьому ми зустрічаємо певні визначення профілактики (попередження) правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, профілактики дорожньо-транспортних пригод, або профілактики дитячого травматизму взагалі, але визначення поняття профілактики (попередження) дитячого дорожньо-транспортного травматизму, яке б всебічно розкривало зміст зазначеної діяльності на сучасному етапі та відбивало перспективи її розвитку відсутнє.

На сьогодні правова наука має декілька підходів до визначення понять „профілактика”, „попередження” тощо. Зазначимо, що термін „профілактика” запозичується з кримінології [108, с. 108].

На жаль, дотепер у кримінологічній літературі відсутнє жодне концептуальне розуміння відповідних понять та їх співвідношення. Тривалі дискусії породжували і далі породжують відому плутанину, а в ряді випадків – істотні протиріччя щодо розв'язання проблем попередження злочинів, правопорушень або негативних антисуспільних явищ. Через це доцільно окреслити такі дискусійні положення. Деякі автори наприклад, А.І. Алексєєв не ототожнюють згадані поняття, надаючи кожному окреме тлумачення та різний логічний обсяг [8, с. 119-120; 105, с. 341-342]. Подібної думки дотримуються і деякі автори щодо термінів „профілактика правопорушень” та „попередження правопорушень” [124].

Інша частина кримінологів (О.М. Джужа, Я.Ю. Кондратьєв [108, с. 107-108], В.Г. Лихолоб, В.П. Філонов [104, с. 153], В.М. Бурлаков [106, с. 183-184], Н.Ф. Кузнєцова, Г.М. Міньковський, М.М. Голоднюк [103, с. 156]) зазначають, що запропонована термінологічна дискусія стосовно розмежування цих понять, які визначають одне й те саме явище, явно недоцільна, оскільки не має теоретичного та практичного сенсу, є надуманою, поглиблює понятійну плутанину, змушує вчених „переключатися” з аналізу змісту явища на його етимологічну оболонку. У більшості праць, як і

в нормативних актах та методичних рекомендаціях, вказані терміни застосовуються як такі, що є взаємозамінними. Про це свідчить і трактування слова „профілактика” у тлумачних словниках. Словник іноземних слів [263], як один з варіантів, дає визначення профілактики [«гр. prophylaktikos – запобіжний], як сукупність заходів, спрямованих на попередження виникнення і поширення захворювань, на охорону і зміцнення здоров'я і фізичний розвиток населення. Згідно з трактуванням С.І. Ожегова у буквальному значенні „профілактика” означає сукупність заходів, що попереджають від чогось або охороняють що-небудь [152, с. 618].

Зелінський А.Ф. вважає, що профілактика не має на увазі конкретне правопорушення або негативний випадок, а забезпечується через попередження криміногенних ситуацій, їх усунення, послаблення дії негативних факторів, що детермінують ці явища, захисту об'єктів від посягань тощо [74, с. 141].

В адміністративно-правовій теорії поняття „попередження”, „профілактика”, „запобігання” набули широкого використання.

С.В. Ківалов, щодо співвідношення термінів „попередження”, „попереджувальні заходи” „профілактика” „профілактичні заходи”, вважає, що перші заходи зовні подібні з профілактичними, але за своєю суттю і порядком застосування профілактичними заходами їх вважати не можна, тому що вони передбачаються і застосовуються в односторонньому владному порядку без згоди тих, стосовно кого вони здійснюються [2, с. 215]. Але інші науковці, такі як М.І. Єропкін [69], В.К. Колпаков [91, с. 192], А.Т. Комзюк [6, с. 416], М.Г. Шульга [5, с. 152], Ю.М. Стариков [151, с. 476] вважають ці терміни тотожними та взаємозамінними.

У дослідженнях з питань забезпечення безпеки дорожнього руху, також знаходимо різні погляди на співвідношення зазначених понять.

С.Ф. Брежнева профілактичні заходи розглядала як одну зі складових частин роботи з попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму [22, с. 20]. На її думку, всю роботу з попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму складають профілактичні, організаційно-технічні заходи, а також заходи, розроблені на основі аналізу причин і умов виникнення ДТП за участю дітей, що сприяють попередженню дитячої дорожньо-транспортної аварійності.

Але у більшості авторів щодо організації превентивної роботи, суттєвих розбіжностей щодо розуміння термінів „попередження” та

„профілактика” не зустрічаємо.

Проаналізувавши думки вчених та практиків, не заперечуючи певні погляди на це питання, вважаємо за доцільне надалі використовувати ці поняття стосовно дитячого дорожньо-транспортного травматизму як тотожні [98, с. 7].

Що стосується визначення поняття профілактики (попередження) дитячого дорожньо-транспортного травматизму, то, насамперед, слід розглянути наявні визначення категорії „профілактика” або „профілактична діяльність” у правоохоронній діяльності, сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та охорони здоров'я.

Профілактика у сфері дорожнього руху та його безпеки – це система заходів економічного, соціального, культурного, виховного та правового характеру, спрямованих на зниження рівня аварійності на автомобільних дорогах, мінімізація шкідливих наслідків ДТП та підвищення гарантій безпеки дорожнього руху [265, с. 22]. Подібно до цього профілактику (попередження) ДТП визначають як систему заходів економічного, соціально-культурного, виховного і правового характеру, що здійснюються державними органами і громадськими організаціями для зниження рівня аварійності на автотранспорті, усунення її причин, забезпечення безпеки дорожнього руху [158, с. 6].

Г.М. Максимов вважає, що під час розгляду питань попередження аварійності, цілком правомірним є використання термінології і понять „попередження”, „профілактика”, прийнятих у кримінології. Застосовуючи такі словосполучення як „попередження аварійності”, „превентивна діяльність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху”, „профілактичний вплив”, „профілактична робота”, він фактично, ототожнює їх із поняттям „забезпечення безпеки дорожнього руху” [128]. В.В. Новиков використовує такі словосполучення як „профілактика у сфері дорожнього руху” або „сфера профілактики безпеки дорожнього руху” [146].

Профілактику правопорушень серед дітей законодавець визначає як діяльність органів і служб у справах дітей, спеціальних установ для дітей, спрямовану на виявлення та усунення причин і умов, що сприяють вчиненню дітьми правопорушень, а також позитивний вплив на поведінку окремих дітей на території України, в її окремому регіоні, в сім'ї, на підприємстві, в установі чи організації незалежно від форм власності, за місцем проживання (ст. 3 Закону України „Про органи і служби у справах дітей та спеціальні установи для дітей” [217].

Розглядаючи питання профілактики дитячого травматизму, варто зазначити, що ця діяльність є одним із видів охорони здоров'я населення та здійснюється як система організаційних, технічних, навчально-виховних, санітарно-гігієнічних заходів, спрямованих на виховання міцних навичок безпечного поведіння дітей удома, у дитячих закладах, на вулиці, у громадських місцях. Джеймс Д. Вульфенсон і Лі Чон-вук відзначили, що попередження дорожньо-транспортного травматизму можна включити до широкої гами заходів розвитку дорожньої інфраструктури і управління нею, надання медико-санітарного обслуговування, а також міського й екологічного планування [48]. І.К. Шахриманьян вважав попередження ДТП із дітьми невід'ємною складовою частиною профілактики виробничого, транспортного, побутового травматизму й інших нещасних випадків, що входить до багатогранної роботи з охорони життя і здоров'я населення, із забезпечення конституційних прав кожної людини [286, с. 5]. Подібні теоретичні погляди знаходять відображення і в нормативно-правових актах – План першочергових заходів з профілактики травматизму невиробничого характеру [189].

Фахівці-ортопеди вважають, що розробка ефективних заходів попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму у сучасних умовах повинна ґрунтуватися на двох основних взаємозалежних видах профілактичної роботи: а) профілактиці виникнення травматизму; б) зниженні ваги наслідків транспортних ушкоджень. Якщо попередження рівня травматизму є комплексним завданням багатьох установ і відомств, то зниження ваги наслідків транспортних травм – їх несприятливих наслідків (загибель дітей і їх каліцтво) – є основним і прямим обов'язком медичних працівників [234, с. 16-17].

Розглядаючи питання профілактики виникнення травматизму, слід згадати, що кримінологічна наука та певні адміністративно-правові дослідження виокремлюють існування двох основних видів профілактики: загальної та індивідуальної [3, 51, 103, 104, 106, 108]. До першого виду профілактики (загальної) відносяться заходи, спрямовані на створення об'єктивних умов, які виключають виникнення негативних явищ. До другої (індивідуальної) – заходи, спрямовані на запобігання небезпечного поведіння певних осіб.

Досліджуючи діяльність із попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму, її також можна умовно поділити на два

основних види: 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.

Аналіз управлінських документів колишнього МВС СРСР свідчить, що попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму розглядалось як комплексна діяльність, яка виконується зацікавленими установами, підприємствами й організаціями. На думку науковців діяльність ДАІ з попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму має бути представлена системою заходів, комплексно спрямованих на усунення факторів, що впливають на існування і динаміку процесу виникнення всіх ДТП, у яких серед потерпілих можуть виявитися і діти. [286, с. 36].

Виходячи з мети, для досягнення якої функціонує розглянута система заходів, наведені положення дозволяють охарактеризувати її структуру. В основу побудови цієї структури покладено ієрархію цілей, похідних від головної мети – попередження всіх ДТП із постраждалими дітьми.

Система заходів складається із двох підсистем: системи заходів для попередження ДТП, у яких могли б постраждати діти через причини, не пов'язані з їхнім поведінням; системи заходів для попередження ДТП, у яких могли б постраждати діти через своє неправильне поведіння [286, с. 37-38]. Інтерес, передусім, становить друга підсистема.

Таким чином, для поглибленого вивчення питання девіантної поведінки неповнолітніх учасників дорожнього руху індивідуальну профілактику ДДТТ доцільно розділити на два такі підвиди:

- індивідуальна профілактика ДТП, у яких могли б постраждати діти через причини, не пов'язані з їхнім поведінням, якою є заходи індивідуального впливу на свідомість і поведінку осіб (посадових осіб), дії яких безпосередньо або опосередковано можуть призвести до скоєння ДТП, внаслідок якої можуть постраждати неповнолітні учасники дорожнього руху.

- індивідуальна профілактика ДТП, у яких могли б постраждати діти через своє неправильне поводження, якою є заходи індивідуального впливу на свідомість і поведінку неповнолітніх осіб, дії яких можуть призвести до потрапляння останніх у ДТП.

Відмежування зазначених підвидів має практичне значення, тому що дозволяє цілеспрямовано зосередити профілактичний вплив на поведінці та свідомості окремих осіб, дії або поведінка яких безпосередньо або опосередковано може викликати (призвести) до ДТП.

Деякі автори вважають, що профілактика дитячого травматизму повинна розділятися на перспективну і поточну. Перспективна профілактика – це комплекс заходів, спрямованих на створення безпечного середовища (проекування і будівництво житлових масивів, доріг і т.д.), у якій будуть знаходитися діти. Поточна профілактика – це усунення несприятливих соціотехнічних факторів, що сприяють одержанню травми, а також виховання в дітей і дорослих навичок безпечного поводження [133, с. 99].

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.

Діяльність в області профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму має бути заснована на визначених принципах. Будучи особливим видом діяльності в області соціального управління, профілактика, як правило, не пов'язана з заповіданням конкретним особам позбавлень і правообмежень. Вона спрямована на удосконалювання суспільних відносин, у надрах яких кореняться причини дорожньо-транспортної аварійності. У цьому змісті, як відзначав В.М. Бурлаков [106, с. 184] попередження відповідає принципам гуманізму і раціональності.

Профілактична діяльність неможлива без аналітико-теоретичних досліджень, за допомогою яких вивчаються стан, динаміка і тенденції ДДТТ, причини й умови, що впливають на його територіальні, тимчасові, сезонні особливості, і т.д. За допомогою таких досліджень конкретизуються завдання й об'єкти профілактики, основні напрямки і засоби попереджувального впливу, коло суб'єктів, що відповідають

за їхнє виконання, матеріально-фінансові ресурси, що забезпечують практичне досягнення кінцевої мети – безпека дітей на дорогах. У цьому виявляється принцип наукової обґрунтованості.

Важливе значення для оптимізації профілактичної діяльності має принцип законності. Правові основи профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму повинні регламентувати її основні напрямки і форми, компетенцію суб'єктів, підстави для застосування заходів індивідуально-профілактичного впливу, а також передбачати гарантії захисту прав і законних інтересів осіб, відносно яких вони здійснюються.

Слід вказати, що засоби попередження мають бути спрямовані не тільки на попередження аварійності, а й на соціальні, економічні, ідеологічні фактори, які її обумовлюють. Все це повинно здійснюватися за відповідними програмами як на державному, так і на регіональному та місцевому рівнях, а не спонтанно. В цьому полягає принципи комплексності та плановості.

Попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму являє собою систему, що містить у собі: об'єкти профілактики; її основні рівні, методи і форми; заходи попереджувального впливу; суб'єкти, що здійснюють цю роботу.

До об'єктів попередження належать процеси і явища різного порядку. До їхнього числа потрібно віднести, насамперед, економічні, соціальні, політичні, психологічні й інші фактори, що обумовлюють стан і динаміку дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Пізнання зазначених факторів і їхній зв'язок з аварійністю, як відзначалося в попередньому розділі, визначає масштаби профілактичної діяльності і її ефективність. По-друге, до числа об'єктів варто віднести діяльність людей, що повинна відповідати нормам права і соціальної взаємодії. При цьому характер діяльності може бути різним: професійним, адміністративно-управлінським, технологічним і т.п. Ця діяльність може бути пов'язана не тільки з участю у забезпеченні дорожнього процесу, але і з участю у вихованні, навчанні неповнолітніх, сімейних відносинах батьків і дітей і т.д. І, по-третє, серед об'єктів профілактичної діяльності особливо варто виділити особистість неповнолітнього учасника дорожнього руху з властивими йому специфікою поведінки, обумовленою віковими і психофізіологічними особливостями.

З вищенаведеного випливає, що об'єкт профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму можна розглядати в широкому

та вузькому розумінні.

В широкому розумінні об'єктом профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму є відносини, що складаються між суб'єктами профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, дітьми, їх батьками та іншими дорослими особами, дитячими колективами в сфері безпеки дорожнього руху.

У вузькому розумінні об'єктом профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму є саме дитина, її поведінка у механізмі дорожнього руху.

Варто звернути увагу на те, що тільки в найпростіших випадках можна вичленувати в складній системі профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму суб'єкт і об'єкт діяльності [104, с. 155].

Ефективність роботи, що проводиться з попередження (профілактики) дитячого дорожньо-транспортного травматизму багато в чому залежить від правильного вибору методів і форм, використання різних засобів правового, організаційного, технічного й іншого характеру. Умовою успішності і правильності вказаного вибору під час здійснення профілактичної діяльності є широке використання теоретичного і практичного досвіду у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, педагогіки, дитячої психології, соціології.

В адміністративно-правовій літературі традиційно розглядають два універсальних методи керівного впливу: переконання та примус. На практиці ці методи мають багато різних проявів. До переконання, як методу впливу на людей, удаються в процесі застосування роз'яснювальних, виховних, заохочувальних та інших заходів морального значення [151, с. 387]. У найбільш загальному вигляді методи державного управління Р.А. Калюжний визначає як способи здійснення владно-організуючого впливу керуючих суб'єктів на керовані об'єкти [6, с. 296-297].

Перш за все, слід розглянути які ж методи можна використовувати в діяльності щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Специфіка вибору і використання методів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму залежить від особливостей об'єкту профілактичної дії – дитини і її поведінки в дорожньо-транспортному середовищі.

У загальноприйнятому розумінні під методами будь-якої

діяльності слід розуміти способи, прийоми, засоби, які використовуються для досягнення поставленої мети і становлять зміст цієї діяльності.

Універсальність розмежування таких видів методів як переконання та примус пояснюється тим, що в основу їх виокремлення покладено дуже вагомий критерій – характер впливу на дії, поведінку керованих об'єктів [6, с. 299]. Зазначені методи зумовлюють належну поведінку колективів та окремих людей у процесі управління та різняться стимулами, що спонукають до певних дій [5, с. 199].

Досліджуючи особливості адміністративно-правової профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, виглядало б логічним припустити, що вона має розглядатися як сукупність методів переконання та примусу.

Переконання охоплює основну групу методів діяльності держави. Слід погодитися з думкою Р.А. Калюжного, що переконання виступає як засіб і профілактики правопорушень, і зміцнення державної дисципліни, який формує суспільну свідомість, переконує населення в обґрунтованості й необхідності встановлених державою правил і здійснюваних нею заходів. Серед методів переконання Р.А. Калюжний перераховує роз'яснення, навчання, обґрунтування, заохочення, пропаганда кращих прикладів тощо [6, с. 299-300]. Метод переконання застосовується всіма суб'єктами управління [5, с. 199].

На нашу думку, в діяльності щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму набули поширення такі методи переконання:

- навчання (передусім людину, з урахуванням віку, треба навчати правил дорожнього руху та прищеплювати їй навички безпечного поведіння на дорогах та вулицях);
- пропаганда дотримання норм безпечної поведінки на дорогах та у транспорті (серед стимулів до будь-якої діяльності або поведінки найефективнішим є саме внутрішній стимул, тобто коли особа сама усвідомлює правильність своїх дій. Особу (особливо дитину) необхідно переконувати в правильності та необхідності дотримання правил безпечного поведіння на дорогах, бути в дорожньо-транспортному середовищі уважною та обережною);
- виховання (прищеплення відповідальності, спочатку за себе в дитинстві, а потім і за інших учасників у дорожньому процесі, транспортної дисципліни та ввічливості один до одного надасть нам

змогу в майбутньому розраховувати на існування та розвиток стану, який можна буде назвати „транспортною культурою учасників дорожнього руху”);

- заохочення (дуже дієвий метод впливу на свідомість людини, стимулювання позитивної (правильної) поведінки особи, особливо дитини. Заохочення найкращих учнів зі знання ПДР, стимулювання дитячої ініціативності в питаннях безпеки дорожнього руху, нагородження переможців та учасників всіляких конкурсів, вікторин, змагань, визначення навчальних закладів, де найкраще організовано роботу з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму тощо);

- застереження (також є дуже ефективним методом впливу на свідомість людини. Подібний метод слід широко застосовувати до дорослих, але він має суттєві обмеження у застосуванні до неповнолітніх, враховуючи їх психологічну несформованість.

Опора на методи переконання у профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму не виключає того, що переконання має поєднуватися з методами примусу, коли в цьому виникає необхідність. При цьому у сфері адміністративно-правового регулювання забезпечення безпеки дітей на дорогах та в транспорті методи примусу реалізуються переважно через групу адміністративно-запобіжних заходів.

Адміністративне попередження, або адміністративно-запобіжні заходи є одним із видів заходів адміністративного примусу.

В основі класифікації адміністративно-запобіжних заходів адміністративного примусу М.І. Єропкін [69] передбачав мету їх застосування: а) для запобігання різноманітним антигромадським проявам; б) недопущення певної протиправної ситуації. В.К. Колпаков зазначав, що їх сутність полягає, по-перше, в тому, щоб не допустити протиправної поведінки з боку конкретних осіб, які до такої поведінки схильні; по-друге, в усуненні причин, що сприяють учиненню правопорушень і утворенню умов, які виключають протиправну поведінку [91, с. 192]. На думку А.Т. Комзюка, ці заходи конкретної фактичної підстави застосування не мають, вони використовуються для попередження, профілактики негативних проявів, а назва адміністративно-запобіжних заходів зумовлена їх профілактичною спрямованістю [6, с. 416]. Таким чином, більшість учених–адміністративистів зазначають, що однією з основних рис адміністративно-попереджувальних заходів є те, що застосування цих

заходів не обов'язково пов'язане безпосередньо із вчиненням правопорушення й переслідує мету не допустити його, а також попередити можливе настання шкідливих наслідків [2, с. 215; 4, с. 29; 5, с. 152; 85, с. 42].

Для прикладу можна дати перелік основних адміністративно-запобіжних заходів, які застосовуються у профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму: проведення підрозділами ДАІ разом з органами освіти планових та оперативних обстежень дошкільних та загальноосвітніх навчальних закладів; надання приписів про усунення причин і умов, які сприяють дитячому дорожньо-транспортному травматизму; обмеження руху транспорту на окремих ділянках вулиць і автомобільних шляхів, де проводяться масові заходи за участю дітей; супроводження патрульним автотранспортом ДАІ колон автобусів, які перевозять організовані групи дітей тощо. Це – найпоширеніші заходи, запобіжний характер яких сумніви практично не викликає.

Отже, адміністративно-запобіжні заходи становлять комплекс заходів впливу морального, фізичного, організаційного та іншого характеру, які дають змогу виявляти фактори, що детермінують дитячий дорожньо-транспортний травматизм, не допускати правопорушення, які призводять до ДТП за участю дітей, забезпечувати безпечну участь осіб віком до 18 років у дорожньому русі.

Заходи адміністративного припинення характеризуються насамперед тим, що їх застосування спричиняється реальною протиправною ситуацією [6, с. 421]. Вони не відвертають, а безпосередньо припиняють наявні правопорушення або об'єктивно протиправні діяння. У нашому випадку це порушення правил, норм та стандартів у сфері безпеки дорожнього руху, порушення яких може призвести до ДТП, у якій можуть постраждати діти. Заходи адміністративного припинення, як і адміністративно-запобіжні заходи, не потребують наявності вини порушника як обов'язкової умови застосування, тому можуть бути застосовані як до дорослих, так і до дітей [6, с. 422]. Найпоширенішими серед заходів адміністративного припинення, які запобігають ДТП за участю дітей є: вимога припинити порушення ПДР будь-якими учасниками дорожнього руху, зокрема дітьми; зупинка транспортних засобів тощо.

Що стосується використання інституту відповідальності, зокрема

адміністративної, то постає питання, чи можна розглядати цей захід як засіб профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму та які існують особливості (крім притягнення до адміністративної відповідальності водіїв за порушення ПДР) у її застосуванні за порушення нормативно-правових установлень щодо забезпечення безпечної участі неповнолітніх у дорожньому русі.

Серед заходів адміністративного примусу заходи адміністративної відповідальності становлять окрему групу (вид). І.П. Голосніченко дає визначення адміністративної відповідальності як різновиду юридичної відповідальності, що являє собою сукупність адміністративних правовідносин, які виникають у зв'язку із застосуванням уповноваженими органами (посадовими особами) до осіб, що вчинили адміністративний проступок, передбачених нормами адміністративного права особливих санкцій – адміністративних стягнень [6, с. 430].

Питанням застосування адміністративної відповідальності за порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху приділяли увагу А.Т. Комзюк [94], В.В. Доненко [64], В.І. Косинюк [82], С.М. Тараненко, А.О. Собакарь [273] та інші вітчизняні автори. А.І. Миколенко в числі функцій адміністративної відповідальності називає виховну та превентивну [135].

Безумовно, на осіб віком до 16 років, які небезпечно поведуться на дорозі, схильних до порушень ПДР, не можна застосовувати заходи адміністративної відповідальності. Але умовами для небезпечного поведіння неповнолітніх у дорожньому процесі також стає недостатня увага, неналежне виконання своїх обов'язків або бездіяльність дорослих, посадових осіб.

Становить інтерес питання про можливість притягнення до адміністративної відповідальності батьків за неналежне забезпечення безпеки неповнолітніх на дорогах і вулицях. Відповідальність батьків пов'язана не з юридичним фактом, а з їх сукупністю, які мають юридичне значення [53, с. 11]. Малолітні діти, беручи участь у дорожньому русі як пішоходи, самостійно не в змозі правильно оцінювати дорожню обстановку і правильно виконувати вимоги Правил, тому забезпечення їхньої безпеки на дорозі є обов'язком дорослих. За недотримання цієї вимоги дорослі особи (батьки або особи, них що замінюють) можуть бути притягнуті до адміністративної відповідальності за ч. 1 ст. 127 КУпАП [88]. Що ж стосується неналежного навчання своїх дітей безпечній участі в

дорожньому русі, то в юридичній практиці зазначене питання залишається відкритим. Цей адміністративно-правовий важіль у профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму не використовується.

Нагляд за правильним поведінням дітей є юридичним обов'язком батьків, і факти бездоглядності можуть тягнути за собою адміністративну відповідальність за ст. 184 КУпАП „Невиконання батьками або особами, що їх заміняють, обов'язків у вихованні дітей” [88]. Якою ж мірою ця правова норма може бути застосовна у правовідносинах профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму? Якщо звернутися до законодавства радянського періоду, то ч. 3 ст. 14 Указу Президії Верховної Ради СРСР від 15 березня 1983 року [286, с. 19] передбачала, що у випадку порушення ПДР особами віком до 16 років питання про заходи впливу відносно їх, а також стосовно батьків або осіб, що заміняють батьків, розглядається районними (міськими), районними в містах комісіями у справах неповнолітніх. Схожі норми містяться й у частинах 3 і 4 ст. 184 КУпАП, за винятком того, що в них прямо не називаються правопорушення, пов'язані з порушенням ПДР. Отже, відповідно до діючого законодавства, теоретично можливо притягати до адміністративної відповідальності батьків за порушення їх неповнолітніми дітьми ПДР. Однак у практичній діяльності зазначений адміністративно-правовий важіль у профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму не використовується.

Вважаємо за доцільне доповнити ст. 184 КУпАП окремими нормами (частинами), які б передбачали відповідальність батьків та осіб, що їх заміщують за порушення дітьми ПДР, а також за порушення дітьми ПДР, що призвело до ДТП із встановленням більш суворих санкцій. І це буде мати для батьків не тільки каральний, але й профілактичний характер, змусить тих батьків, що не займаються належним вихованням дітей щодо правильного поведіння на дорозі, дотримання транспортної дисципліни, замислитися над існуючою проблемою. Адже випадки недбалого ставлення до норм безпеки руху характерні не тільки для неблагонадійних родин.

Заслуговує уваги зарубіжний досвід боротьби з порушеннями транспортної і дорожньої дисципліни неповнолітніми водіями і пішоходами в землі Баварія (Німеччина) [310, с. 42-44]. Коли поліція виявляє порушення правил дітьми, вона надсилає на бланку-формулярі повідомлення на адресу школи або особи, що здійснює

виховання неповнолітнього, про допущене порушення. Отримання повідомлення засвідчується підписом особи, на ім'я якої воно надійшло. Остання зобов'язана після вжиття заходів повернути його на первинну адресу, тобто в поліцію.

Не існує окремої норми в КУпАП, яка б передбачала відповідальність за порушення тих правил перевезення організованих груп дітей, контроль за дотриманням яких входить до компетенції повноважних осіб Державтоінспекції. Акцентуючи на цьому увагу, треба зазначити, що ДАІ МВС України є провідним державним органом, який здійснює контроль за безпекою перевезень організованих груп дітей. В той же час реалії сьогодення свідчать про необхідність встановлення підстав та порядку залучення органів управління до відповідальності за неправомірні дії і неналежне виконання обов'язків у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [265, с. 31]. В. Курило зазначає, що розвиток суспільства спонукає до вдосконалення інституту адміністративної відповідальності як дієвого важеля профілактики негативних проявів з боку державних посадовців [114, с. 133]. Неналежне виконання батьками, посадовими особами своїх обов'язків щодо убезпечення дітей на вулицях та дорогах створює умови ймовірності виникнення ДТП за участю останніх. Це, в свою чергу, можна віднести до критеріїв, за якими діяння особи доцільно визнати адміністративним проступком [92, с. 311]. Проводячи адміністративно-деліктну політику, тобто, встановлюючи й коригуючи відповідальність фізичних суб'єктів в адміністративному порядку за порушення норм у сфері забезпечення безпеки неповнолітніх учасників дорожнього процесу, держава також здійснює профілактику дитячого дорожньо-транспортного травматизму [93, с. 28]. Відповідно до управлінської концепції адміністративна відповідальність як специфічний засіб реалізації примусового методу державного управління, застосовується до об'єкта управління у випадку невідповідності його поведінки вимогам, викладеним у законах [120, с. 11].

Отже, зазначимо, що існують певні відносини, які безпосередньо або опосередковано пов'язані та впливають на стан і динаміку дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Сторонами або хоча б однією зі сторін (учасників) цих відносин можуть виступати дорослі (посадові) особи, які є загальними або спеціальними суб'єктами адміністративного права. Невиконання або неналежне виконання вказаними особами своїх обов'язків створює реальні

умови для виникнення ситуацій, за яких неповнолітні можуть потрапити у ДТП, тобто стають факторами, що детермінують дитячу дорожньо-транспортну аварійність. Для усунення цих негативних явищ існують або повинні створюватися відповідні норми та правила, в рамках яких повинні діяти вказані учасники відносин і за невиконання яких (норм та правил) має бути передбачена відповідальність (адміністративна, дисциплінарна).

Наведене свідчить, що застосування заходів адміністративної відповідальності можна розглядати як один із засобів (хоча й опосередкований) профілактики (попередження) дитячого дорожньо-транспортного травматизму [31, 37].

Треба зробити висновок, що адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму має розглядатися як сукупність методів переконання та примусу (зокрема його складових: адміністративно-запобіжних заходів, заходів адміністративного припинення, заходів адміністративної відповідальності (опосередковано)). Такий висновок дає змогу чітко визначити місце профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму в системі методів адміністративно-правового регулювання. Будь-які види методу правового регулювання визначаються лише відповідно до питомої ваги, превалюючих позицій, яку займає той чи інший прийом у регламентації певної системи суспільних відносин, зокрема профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму [114, с. 8].

На думку практичних фахівців у сфері профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, серед окремо взятих методів прерогатива має бути надана методам переконання: навчанню (19,7%) та вихованню (12,5%), але більша частина опитуваних (50,5%) підтримують розумне поєднання всіх зазначених методів. Метод дає можливість побачити характер взаємовідносин між суб'єктом та об'єктом управління.

Форми організації профілактичних заходів закономірно залежать від завдань, змісту та методів профілактики. Взаємозв'язок цих компонентів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму за відповідних умов закономірно забезпечує сталі та дієві результати зазначеної діяльності, а саме – зниження рівня дитячої дорожньо-транспортної аварійності.

Формою профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму можна вважати конкретні цілеспрямовані дії (заходи)

суб'єкта (суб'єктів) профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, що мають методологічну спрямованість (використовується один або частіше декілька вищезазначених методів), за допомогою яких він (суб'єкт) прагне досягти поставленої мети – забезпечити участь дітей у дорожньому русі.

Під формою адміністративної діяльності міліції Є.М. Моїсеєв розуміє однорідні за своїм характером і правовою природою групи адміністративних дій, за допомогою яких міліція забезпечує громадський порядок, безпеку тощо [3, с. 12]. Отже, формою адміністративно-правової профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму будуть конкретні цілеспрямовані адміністративно-правові дії (заходи) суб'єкта (суб'єктів) профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, за допомогою яких він (суб'єкт) забезпечує безпеку дітей у дорожньому русі.

Такі дії являють собою: по-перше, чітко виражене змістове окреслення (проведення конкретних заходів); по-друге, дії, що йдуть від конкретних суб'єктів, які відбивають інтереси забезпечення безпеки дітей; по-третє, які реально відчують численні державні та громадські структури, фізичні особи; по-четверте, які мають вплив на свідомість та поведінку людини, особливо неповнолітньої особи. П'ятою рисою, яка притаманна саме формі адміністративно-правової профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму є те, що такі дії здійснюються в межах врегульованих адміністративно-правовими нормами відносин.

У загальному вигляді метою всієї профілактичної діяльності є попередження випадків дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Але, якщо розглядати окремо взяті профілактичні дії, то можна визначити, що певні профілактичні заходи спрямовані на досягнення умовно відокремлених конкретних цілей, які мають своє значення не навантаження. Заходи можуть містити основні та додаткові цілі.

Умовно, залежно від спрямованості, профілактичні заходи пропонуємо поділити на такі групи:

- 1) ті, що акцентують увагу громадськості та державних органів на актуальності проблеми дитячого дорожньо-транспортного травматизму та необхідності її розв'язання. Метою цих заходів є привертання уваги органів державної влади та населення до проблеми дитячого дорожньо-транспортного травматизму;

2) ті, що спрямовані на удосконалення профілактичної роботи в установах освіти. Основною метою цих заходів є обмін досвідом роботи між викладачами цього предмета; розвиток нових форм і методів організації освітнього процесу із забезпечення безпеки життєдіяльності дітей і підлітків, розвиток творчого потенціалу і підвищення професійної кваліфікації педагогів. Додатковою – залучення учнів до вивчення ПДР;

3) ті, що сприяють активній участі у профілактичній діяльності самих підлітків. Основна мета – залучення широкого загалу школярів до участі у роботі, спрямованій на запобігання дитячого дорожньо-транспортного травматизму, виховання дисциплінованих учасників дорожнього руху. Додаткова – прищеплення неповнолітнім поваги до професії працівника міліції, організації змістовного дозвілля школярів та молоді, виховання у них культурних та естетичних смаків, зміцнення дружніх зв'язків між командами КВН-ЮІР регіонів України та інших країн;

4) ті, що привертають увагу дітей до важливості знати та дотримуватися ПДР. Основна мета – залучення дітей і юнацтва до вивчення і дотримання ПДР, безпечної поведінки на вулицях та у транспорті, до вивчення та освітлення проблем забезпечення безпеки дорожнього руху. Додаткова – поширення позитивного іміджу служби Державтоінспекції МВС України, привертання уваги інших дорослих учасників дорожнього руху до питань безпечної участі дітей у дорожньому процесі;

5) ті, що вчать дітей ПДР та навичкам безпечної поведінки на дорогах та вулицях. Мета – прищеплювання твердих знань ПДР, навичок безпечного поведіння в дорожньому середовищі, водіння велосипеда учнями районних та міських шкіл;

6) ті, що забезпечують безпеку неповнолітніх під час організованих перевезень. Мета – забезпечення безпеки під час перевезень неповнолітніх автомобільним транспортом;

7) цілеспрямовані загальнопрофілактичні рейди, акції. Мета – активізація роботи з попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму всіма зацікавленими органами та громадськими організаціями, поширення кращих форм і методів профілактичної роботи серед неповнолітніх учасників дорожнього руху напередодні й у перші дні навчального року, чверті; привертання уваги керівництва країни до питань забезпечення безпеки дорожнього руху;

8) інженерно-технічні. Загальна мета – сприяти створенню безпечних умов руху всіх учасників дорожнього руху. Спеціальна – додатковими заходами убезпечити як на вулично-шляховій мережі, так і в транспортному засобі найбільш уразливих учасників дорожнього процесу, створити для них додаткові зручності.

Прикладом останньої групи заходів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму може слугувати досвід країн з розвинутою транспортною системою та інфраструктурою [36]. Так, у Великобританії існує кілька видів велосипедних смуг (*Cycle Lanes*), так звані висунуті стоп-лінії (*Advanced Stop Lines*) [308], розмітка „*School-keep-clear*”, яка забороняє паркування автотранспорту в районі шкіл [305].

Профілактична діяльність може показати себе дуже ефективною, коли вона супроводжується законами та заходами із забезпечення їхнього виконання [48, с. 35]. Тому доцільно зосередити увагу саме на адміністративно-правових заходах профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Це має бути конкретна діяльність, основні напрямки та заходи якої повинні бути регламентовані законами та підзаконними нормативними актами. Межі цієї діяльності залежать від запобіжного впливу на певні об'єкти, його змісту, цілей, завдань. Ці ознаки й окреслюють сферу функціонування профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Попередній поділ методів адміністративно-правової профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму дає можливість провести класифікацію заходів адміністративно-правової профілактики за тим самим критерієм. Пропонуємо розділити їх на дві основні групи: заходи переконання і заохочення та заходи адміністративного примусу у вигляді заходів адміністративного попередження та частково – припинення. Окремою групою (опосередкованої дії) адміністративно-правової профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму представлені заходи адміністративної відповідальності.

Отже, межі профілактики визначаються усією системою соціальних, економічних, організаційних, моральних, психологічних, виховних, правових та інших засобів впливу, але вони охоплюють тільки ту сферу, в якій діють чинники, що детермінують дорожньо-транспортну аварійність. У свою чергу, адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму має ряд

властивих їй особливостей. Профілактична діяльність здійснюється методами адміністративно-правового регулювання. Основні напрямки та профілактичні заходи мають бути чітко врегульовані адміністративними нормами. Профілактика здійснюється певними суб'єктами, які діють у межах визначеної нормами права компетенції.

Таким чином, адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму – це комплексна нормативно визначена діяльність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, освіти та охорони здоров'я формально визначеного кола суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, наділених відповідною компетенцією щодо убезпечення неповнолітніх учасників дорожнього руху, навчання їх безпечному поведженню на дорозі, усунення факторів, що детермінують дорожньо-транспортний травматизм.

Формулювання основних понять та елементів, пов'язаних із профілактикою (попередженням) дитячого дорожньо-транспортного травматизму має важливе не лише теоретичне, але й практичне значення. Воно сприяє встановленню реальної суті зазначеної діяльності, її змісту, ефективності та можливостей, з'ясовує недоліки, які мають місце сьогодні, окреслює можливі перспективи удосконалення та розвитку цього напрямку у майбутньому.

Наявність спеціального об'єкта та кола суб'єктів, специфічних методів та форм діяльності дозволяють виокремити профілактику дитячого дорожньо-транспортного травматизму у відособлену більш-менш самостійну сферу державного управління, яка знаходиться на межі забезпечення безпеки дорожнього руху, охорони життя та здоров'я населення, охорони дитинства, навчання та виховання населення. В свою чергу, дослідження методів та форм зазначеної діяльності дозволили визначити особливості адміністративно-правової профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму як самостійна сфера державного управління має свою умовну систему, тобто поділяється на види, підвиди тощо.

2.2. Законодавче забезпечення профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму

Проблема дитячого дорожньо-транспортного травматизму як у нашій, так і в інших країнах світу обумовлює існування суспільних відносин з приводу зменшення ваги наслідків та профілактики цього негативного явища. Звичайно, вказана робота природно входить до складу широкого комплексу профілактичних заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, може розглядатися як складова частина суспільних відносин, пов'язаних із дорожнім рухом, які є об'єктом нормативно-правового регулювання з боку держави. Якщо ж профілактику дитячого дорожньо-транспортного травматизму розглядати як більш менш окремих вид діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, то ми стикаємося з браком правового забезпечення відносин, пов'язаних із цією діяльністю. Особливо це стосується правової регламентації на рівні законів. Аналіз наукової літератури, адміністративно-правових актів та проведені соціологічні дослідження доводять, що цей аспект проблеми забезпечення безпеки дітей на дорогах є одним із найменш розроблених.

У попередньому підрозділі ми з'ясували особливості адміністративно-правової профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, однією з яких є урегульованість профілактичних заходів адміністративними нормами.

За допомогою адміністративно-правових норм органи управління, державні органи, громадяни, громадські організації наділяються певними повноваженнями. У цих нормах встановлюються також гарантії реалізації прав і додержання обов'язків [91, с. 41]. Також треба додати, що метод правового регулювання своє матеріальне вираження знаходить у функціонуючій системі права. У цій системі він закріплюється, нею опосередковується, нею об'єктивізується назовні [114, с. 7]. Таким чином, адміністративно-правове забезпечення стає невід'ємним компонентом адміністративно-правової профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Певним чином питання правового забезпечення профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму розглядалися Г.М. Максимовим, [118] В.П. Резниковим, С.І. Паршиковим [158], О.М. Якуповим [294], М.Л. Форштатом [281].

Діяльність із профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму спрямована на забезпечення та досягнення безпеки дітей у дорожньому процесі, яка є складовою частиною громадської безпеки. Саме висока суспільна значущість мети забезпечення безпеки неповнолітніх учасників дорожнього руху і комплексний багатоплановий характер проблеми визначають необхідність нормативно-правового регулювання відносин у зазначеній сфері. Для системи забезпечення безпеки дорожнього руху характерна наявність двох основних рівнів правового регулювання: законодавчого та нормативного, зокрема внутрішньовідомчого [265, с. 38].

Центральне місце у правовому регулюванні діяльності щодо забезпечення безпеки дорожнього руху займають закони та інші законодавчі акти України. Причому їх значення в розбудові правової держави має постійно зростати, оскільки верховенство закону є невід'ємною ознакою останньої [15, с. 161; 20, с. 60]. Закони регулюють найважливіші питання державного та суспільного життя, їх норми складають серцевину, фундамент формування і розвитку інших правових норм. [259, с. 55-57].

Високий рівень та тяжкість наслідків дитячого дорожньо-транспортного травматизму у нашій країні підводить цю проблему до національної та вимагає розв'язання її на державному рівні. Законодавець визначає охорону дитинства в Україні як стратегічний загальнонаціональний пріоритет і для забезпечення реалізації прав дитини на життя, охорону здоров'я, освіту і т.д., встановлює основні засади державної політики у цій сфері [219]. Саме тому, по-перше, слід розглянути яким чином врегульовані відносини з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму на законодавчому рівні.

Ієрархічна система будь-якої галузі чи інституту права або частини законодавства, що регулює правові відносини в окремій сфері, базується (причому не формально) перш за все на Конституції України. Система законодавства щодо профілактики дитячої дорожньо-транспортної аварійності як складової забезпечення безпеки дорожнього руху базується, зокрема, на нормах 2, 6, 9 розділів Конституції України [96]. Саме ці аспекти є базовими для виникнення і реалізації правовідносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Природно, що Конституція безпосередньо діяльність суб'єктів профілактики ДДТТ не регулює, але вона є базою для ухвалення законів і підзаконних актів управління ними, а також

забезпечення безпеки дорожнього руху.

Слід зазначити ратифіковані Україною міжнародні правові акти. Це насамперед Конвенція ООН про права дитини [81, с. 307-323]. У ст. 6 Конвенції висловлено, що держави-учасниці визнають, що кожна дитина має невід'ємне право на життя. У Преамбулі Конвенції нагадується, що Організація Об'єднаних Націй в Загальній декларації прав людини проголосила, що діти мають право на особливе піклування і допомогу, та, як зазначено в Декларації прав дитини, „дитина, внаслідок її фізичної і розумової незрілості, потребує спеціальної охорони і піклування, включаючи належний правовий захист... [58, с. 139]”.

Отже, вже з наведених правових норм як міжнародного законодавства (Конвенція ООН про права дитини) так і вітчизняного (Конституція України) наочно впливає пріоритетність такого виду діяльності як профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Виходячи з того, що профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму входить не тільки до сфери забезпечення безпеки дорожнього руху, але торкається й охорони дитинства, освіти, виховання, сімейних відносин, ці стосунки регламентуються певними законами України [167; 178; 180; 181; 208; 212; 213; 218; 219; 220; 226; 227; 230; 231]. Крім того, зазначена профілактична діяльність регламентується КУПАП [88] (питання відповідальності за порушення законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху як дорослих так і осіб віком від 16 до 18 років) та Сімейним кодексом України [262] (обов'язки батьків щодо виховання та розвитку дитини (ст. 150)), а також законами про державний бюджет України на певний рік [173] .

Треба зазначити, що на законодавчому рівні правові підстави діяльності з профілактики ДДТТ закріплені у гіпотезах норм лише Закону України „Про дорожній рух” [178]. Решта ж законів або надають право здійснювати заходи забезпечення безпеки дорожнього руху, або торкаються загалом у вигляді (рідше конкретних відносин) окремих питань багатопланової та різноманітної діяльності з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму [36].

Так ст. 37 Закону України „Про автомобільний транспорт” [167] конкретно надає додаткові зручності для окремих категорій пасажирів під час перевезень, у тому числі пасажирів з дітьми дошкільного віку. Окремі категорії пасажирів мають право на

додаткові зручності під час перевезень автомобільним транспортом загального користування.

Закони України „Про освіту” [218], „Про дошкільну освіту” [178], „Про загальну середню освіту” [181], „Про позашкільну освіту” [220] здійснюють регулювання суспільних відносин у галузі навчання, виховання громадян України. З погляду профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму насамперед це повинно торкатися питань системного підходу до навчання дітей ПДР, навичкам безпечної поведінки на дорогах та вулицях, оволодіння практичними навичками керування транспортними засобами з можливим подальшим отриманням посвідчень на право керування в установленому порядку. Закон України „Про освіту” визначає повноваження Міністерства освіти (ст. 12), місцевих органів державної виконавчої влади та органів місцевого самоврядування в галузі освіти (ст. 14). Вказаний закон також визначає існуючу систему дошкільних (ст. 34), середніх шкільних (ст. 36, 37), позашкільних (ст. 39) та професійно-технічних навчальних (ст. 41) закладів, де певним чином повинно бути організовано навчання дітей безпечному поведженню на дорогах.

У ст. 14 Закону України „Про освіту”, ст. 21 Закону України „Про загальну середню освіту” та ст. 32 Закону України „Про місцеве самоврядування в Україні” закріплений обов’язок місцевих органів державної виконавчої влади та місцевого самоврядування щодо забезпечення регулярного безкоштовного підвезення дітей до місць навчання і додому, що є також складовою частиною забезпечення їх безпеки в дорожньому процесі. Крім зазначених законів питання фінансування цих заходів мають знаходити своє місце в певних законах про бюджет України.

Діяльність із попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму щільно пов’язана з використанням інформаційних засобів. Беручи до уваги те, що до неповнолітніх, як правило, застосовуються тільки заходи переконання, профілактична робота серед дітей через ЗМІ здобуває найважливішого значення [158, с. 54]. Тим більше, використання ЗМІ дає можливість впливати на широку аудиторію у межах держави, регіону, окремої території (населеного пункту). Стаття 19 Закону України „Про інформацію” [208] вимагає систематичного відкритого публікування державної статистичної інформації, у тому числі – статистичні дані про кількість та наслідки автопригод за участю дітей. Ця інформація знаходить своє

відображення у статистичних збірниках ДДАІ, Міністерства статистики в масштабах України, та управлінь ДАІ, управлінь статистики в масштабах відповідних регіонів країни, в інших офіційних виданнях.

Разом з тим висвітлення питань профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму у ЗМІ має свої особливості правового регулювання. Згідно зі ст. 3 Закону України „Про друковані засоби масової інформації (пресу) в Україні” [180] та ст. 41 Закону України „Про телебачення і радіомовлення” [230] забороняється розголошувати яку-небудь інформацію, що може привести до вказівки на особистість неповнолітнього правопорушника, без його згоди і згоди його представника. Без одержання згоди неповнолітнього і його батьків або осіб, що їх замінюють, можна використовувати в ЗМІ інформацію про ДТП, злочини або правопорушення, яка має загальний, знеособлений характер, що не може вказати на конкретну особу.

Зробивши певний перегляд законодавчих нормативних актів, які деяким чином торкаються профілактичної діяльності щодо забезпечення безпечної участі дітей у дорожньому процесі, треба звернутися до основного закону в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху – Закону України „Про дорожній рух”. Тільки в цьому нормативному акті на законодавчому рівні серед повноважень певних органів державної влади згадується про такий вид діяльності як профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Але визначення цього терміну вказаний закон не надає. Визначаючи компетенцію органів законодавчої та виконавчої влади, органів місцевого самоврядування (ст.ст. 5, 6, 7), Закон вказує на основні напрямки зазначеної діяльності: організація або проведення навчання населення ПДР, проведення виховних заходів серед різних соціально-вікових груп населення щодо його безпеки; організація та фінансування заходів, пов’язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму; керівництво роботою з пропаганди безпеки дорожнього руху.

Треба звернути увагу, що Закони України „Про місцеве самоврядування” [212] та „Про місцеві державні адміністрації” [213] не містять відповідних норм та доповнень щодо діяльності, пов’язаної з профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Окремо необхідно розглянути ст. 20 Закону України „Про

дорожній рух”. Саме вона визначає вихідні положення навчання дітей ПДР та навичок безпечної поведінки на дорогах. Зміст наведеної статті визначає коло суб’єктів діяльності, пов’язаної з навчанням дітей безпечного поведінки на дорогах, це: уряд Республіки Крим, місцеві органи державної виконавчої влади та органи місцевого самоврядування; органи освіти; відповідні державні органи безпеки дорожнього руху; засоби масової інформації, які „...керують діяльністю з навчання...”; „...забезпечують вивчення Правил дорожнього руху..., а також підготовку відповідних спеціалістів...”; затверджують відповідні програми; „...надають допомогу відповідним органам у проведенні профілактичних заходів і в навчанні різних соціально-вікових груп населення Правил дорожнього руху...”.

Основний обов’язок щодо навчання дітей ПДР та безпечного поведінки на дорогах покладається на органи освіти, які, крім підготовки, керуючись принципами комплексності та плановості, відповідних програм, повинні також забезпечувати підготовку відповідних спеціалістів з навчання. Закон, визначаючи нижню вікову межу, з якої розпочинається прищеплення дітям навичок безпечної поведінки на дорогах – з півторарічного віку, не встановлює рамки верхньої вікової межі. Отже, навчання неповнолітніх безпечному поведінку на дорогах не обмежується 16-річним або 18-річним віком, а обумовлюється їх соціальним становищем, тобто – вихованці, учні, студенти, слухачі всіх дошкільних, середніх загальноосвітніх і вищих навчальних закладів, професійно-технічних училищ та ін. Щодо визначення нижньої вікової межі, з якої має розпочинатися прищеплення дітям навичок безпечної поведінки на дорогах виникають питання її обумовленості та доцільності. З часу прийняття Закону України „Про дорожній рух” у 1993 році стаття 20 містила положення, що розвиток у дітей навичок безпечної поведінки на дорогах мав розпочинатися з півторарічного віку. Чинна редакція правової норми, яка встановлює нижчу межу початку навчання дітей правилам безпечної поведінки на дорогах з трирічного віку діє після внесення змін Законом України „Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху” № 586-VI від 24 вересня 2008 року.

Крім визначення віку у частині 4 ст. 20 Закону України „Про дорожній рух” зазначено, що прищеплення дітям навичок безпечної поведінки на дорогах розпочинається у дошкільних закладах. Пункт 3

ст. 4 „Дошкільна освіта. Дошкільний вік” Закону України „Про дошкільну освіту” визначає дошкільний вік як базовий етап фізичного, психологічного та соціального становлення особистості дитини. Пункт 4 зазначеної статті називає періоди дошкільного віку: немовляти; молодший дошкільний; середній дошкільний; старший дошкільний. Вказівки на конкретні вікові межі дошкільного віку (початку та закінчення) вказаний законодавчий акт не містить. Логічним є вважати, що закінчення дошкільного віку обумовлено початком навчання у загальноосвітніх навчальних закладах (школах тощо) – з 6-7 років (п. 3 ст. 36 Закону України „Про освіту” та ст. 20 Закону України „Про загальну середню освіту”). Визначення ж початку дошкільного віку в інших законодавчих актах, крім ст. 20 Закону України „Про дорожній рух” відсутнє.

А.В. Петровський у розмежуванні вікових меж дитинства називає період „дошкільне дитинство” або „дошкільний вік” (від трьох до семи років). З огляду на психологічні властивості цього періоду продовжується інтенсивне дозрівання організму дитини. Дошкільний вік характеризується виникненням нової соціальної ситуації розвитку дитини. Місце, займане дошкільником серед оточуючих людей, істотно відрізняється від того, котре характерне для дитини раннього дитячого віку. У дитини з'являється коло елементарних обов'язків. Нової форми здобуває зв'язок дитини з дорослими: спільна діяльність змінюється самотійним виконанням указівок дорослого. Уперше стає можливим порівняно систематичне навчання дитини за певною програмою. А.В. Петровський звертає увагу, що ця програма може бути реалізована лише в тій мірі, у якій вона стає власною програмою дитини. Особливості соціальної ситуації розвитку дошкільника виявляється у характерних для нього видах діяльності, насамперед у сюжетно-рольовій грі. Прагнення прилучитися до світу дорослих у сполученні з відсутністю необхідних для цього знань і навчань приводить до того, що дитина освоює цей світ у доступній для неї гральній формі [44, с. 47-48]. Таким чином, визначення у попередній редакції ст. 20 Закону України „Про дорожній рух” вікової межі початку прищеплення дітям навичок безпечної поведінки на дорогах з півторарічного віку не був вдалим. На нашу думку, враховуючи погляди вчених у галузі дитячої психології, початок прищеплення дітям навичок безпечної поведінки на дорогах у закладах дошкільної освіти з трирічного віку є більш обумовленим.

Слід зазначити, що Закони України „Про освіту”, „Про дошкільну

освіту”, „Про загальну середню освіту”, „Про позашкільну освіту” не містять жодного конкретного положення із вказаних вище обов’язків органів та установ системи освіти.

Про досконалість правового регулювання можна судити з того, як і наскільки повно системою норм охоплено суспільні відносини, складові об’єкти та предмет регулювання, визначено коло суб’єктів певної діяльності. Практична організація, впорядкування суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки дітей у дорожньому русі значною мірою залежить від удосконалення законодавства, що регламентує ці відносини, від повноти і якості врегулювання нормами права різних аспектів цієї сфери. Що стосується профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, то певні форми, методи та практичні заходи цієї діяльності в більшості випадків регулюються підзаконними нормативними актами та нормативно-розпорядчими актами певних міністерств, відомств та органів.

Якщо порівняти діяльність із профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, наприклад, з діяльністю, пов’язаною з профілактикою правопорушень серед неповнолітніх або з соціальною роботою з дітьми (вказані напрямки є пріоритетними в державному управлінні), то побачимо, що правове врегулювання двох останніх видів відносин на законодавчому рівні значно відрізняється від перших.

Почати треба з того, що відносини, пов’язані як з профілактикою правопорушень серед неповнолітніх, так і з соціальною роботою з дітьми регулюються окремими відповідними законами [217, 227]. На рівні законів чітко визначені основні поняття та терміни цих видів діяльності. Так ст. 3 Закону України „Про органи і служби у справах неповнолітніх та спеціальні установи для неповнолітніх” [217] визначає поняття „профілактики правопорушень серед неповнолітніх”. Ст. 1 Закону України „Про соціальну роботу з дітьми та молоддю” [227] дає визначення „соціальної роботи з дітьми та молоддю” та „соціальної профілактики”. Вказані правові акти перелічують коло суб’єктів діяльності зазначених сфер та їх повноваження; об’єкти соціальної роботи з дітьми та молоддю; основні принципи діяльності; основні напрями державної політики у сфері соціальної роботи з дітьми та молоддю; фінансове та кадрове забезпечення органів та служб у справах неповнолітніх та інші важливі питання. Отже, законодавець створює належну правову базу

для подальшого підзаконного врегулювання різних аспектів та питань вказаних видів діяльності та практичного їх здійснення.

На жаль цього не можна сказати про діяльність із профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Недосконалість правового регулювання слід вважати одним з основних чинників, які зумовлюють низьку ефективність діяльності суб'єктів забезпечення безпеки дітей на дорогах та вулицях. Використання правового механізму є тим засобом впорядкування взаємодії різнорідних елементів суспільної системи, приведення їх дій до єдиної волі, завдяки якому стає можливим досягнення суспільно значущої мети.

Окремого розгляду потребують питання про правову регламентацію в Україні прав та обов'язків найбільшої категорії учасників дорожнього руху – пішоходів. У тих країнах, де культура дорожнього руху знаходиться на високому рівні питанню охорони прав пішоходів приділяється значна увага. Міжнародна федерація пішоходів проголосила право на піше переміщення одним з основних прав людини та поставила собі за мету захист безпеки людей, що знаходяться на вулицях та дорогах поза транспортом. Особливу увагу приділено трьом найбільш уразливим категоріям пішоходів: дітям, жінкам та людям похилого віку [281]. Україна не входить до ЄС, і тому положення Хартії про права пішоходів для нашої країни не обов'язкові, хоча, безумовно, їхня реалізація була б дуже доцільна в нашій країні [39].

Підбиваючи підсумок, необхідно визначити регламентація яких основних аспектів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму має здійснюватися на законодавчому рівні в сучасних умовах. Законодавцем має бути регламентовано соціально-економічні основи та принципи державного управління в цій сфері, закріплені права дітей щодо безпечної участі у дорожньому процесі, права та обов'язки дорослих із цього ж питання, встановлено повноваження суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, визначено порядок здійснення управлінських дій, принципи і порядок взаємодії невідповідних суб'єктів профілактичної діяльності, принципи і порядок розподілу органами управління матеріальних, фінансових і кадрових ресурсів. Повинні бути встановлені підстави, порядок здійснення контролю та залучення органів управління та виконавців, а також батьків та осіб, що їх заміщують до відповідальності за неналежне виконання обов'язків [36, с. 310]. Питання використання заходів

адміністративної відповідальності, як засобу профілактики розглядалися нами у попередньому підрозділі.

Відповідно, слід внести потрібні доповнення до Закону України „Про дорожній рух” та деяких інших законів, які стосуються діяльності суб’єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму:

1. Доповнити Закон України „Про дорожній рух” новою статтею (20¹) „Профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму” у такій редакції:

„Профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму це обов’язкова діяльність органів державної влади, місцевого самоврядування, підприємств, установ, організацій незалежно від форм власності щодо здійснення системи організаційних, правових, інженерно-технічних і виховних заходів, спрямованих на попередження й усунення причин і умов, що сприяють дитячому дорожньо-транспортному травматизму”.

2. До статті 6 „Право на життя та охорону здоров’я” Закону України „Про охорону дитинства” після абзацу „З цією метою держава вживає заходів щодо:” додати ...

„забезпечення безпечної участі дітей у дорожньому процесі”.

3. До статті 5 „Організація охорони дитинства” Закону України „Про охорону дитинства” після абзацу „Місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування відповідно до їх компетенції, визначеної законом, забезпечують:” додати ...

„організацію та проведення заходів профілактики побутового, дорожньо-транспортного травматизму серед дітей”.

4. Доповнити Закон України „Про освіту” новою статтею (24¹) „Організація в системі освіти навчання дітей безпечному поведженню на дорозі та профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму” у такій редакції:

„Органи управління освітою забезпечують вивчення Правил дорожнього руху в усіх дошкільних, позашкільних, загальноосвітніх, професійно-технічних та вищих навчальних закладах, а також підготовку відповідних спеціалістів згідно з законодавством.

Навчання дітей у закладах освіти безпечному поведженню на дорозі має входити до інваріантної складової змісту загальної середньої освіти зі складанням відповідних заліків.

Організація та відповідальність за профілактику дитячого дорожньо-транспортного травматизму в навчальних закладах покладаються на керівника закладу. Фінансування профілактичних заходів проводиться місцевими органами державної виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, міністерствами і відомствами України, яким підпорядковані навчальні заклади, і здійснюються за рахунок бюджетних асигнувань.

Контроль та державний нагляд за виконанням вимог ст. 20 Закону України „Про дорожній рух” та станом профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму в закладах освіти покладається на центральні та місцеві органи управління освітою та Державтоінспекцію МВС України.”

6. Включити до змісту Базового компоненту дошкільної освіти вимогу щодо прищеплення дітям з трирічного віку навичок безпечної поведінки на дорогах. Внести відповідні доповнення до статті 23 „Вимоги до змісту дошкільної освіти, його реалізація” Закону України „Про дошкільну освіту”.

7. Статтю 184 КУпАП доповнити окремими нормами (частинами), які б передбачали відповідальність батьків та осіб, що їх заміщують за порушення дітьми ПДР, а також за порушення дітьми ПДР, що призвело до ДТП з встановленням більш суворих санкцій.

8. Доповнити КУпАП новою статтею (128²), яка б установлювала відповідальність посадових осіб державних органів, установ, закладів за неналежне виконання обов’язків щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

2.3. Забезпечення профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму підзаконними актами

Правове регулювання відносин щодо попередження аварійності на автомобільному транспорті поширюється і на профілактику

дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Разом з тим, правове забезпечення попередження дитячої дорожньо-транспортної аварійності має свої особливості. Вони обумовлені такими обставинами.

1. Присутність особливого об'єкта профілактичного впливу – поведінка неповнолітньої особи (віковий критерій) або вихованця дитячого садка, учня школи, ПТУ, ліцею, коледжу, технікуму (соціальний критерій). Одні автори як єдиний об'єкт будь-якого правового відношення визнають дії, поводження людей, а інші виділяють об'єкт майнових відносин і об'єкт немайнових відносин (знову ж таки дії, поводження людей) [15, с. 21]. Г.М. Максимов зазначав, що основним об'єктом профілактичного впливу є люди – учасники процесу дорожнього руху. У зв'язку з чим, „...форми і методи профілактики необхідно використовувати диференційовано – залежно від соціально-психологічної характеристики груп населення [128, с. 50]”. На думку Д.Н. Бахраха та Ф.Д. Фіночка безпосереднім об'єктом адміністративних правовідносин є вольове поводження людини, її діяння або утримання від дій. [15, с. 21-22; 5, с. 41-42]. Вважаємо, що це більш правильне визначення об'єкту правовідносин, що нами розглядаються. Причини дитячого дорожньо-транспортного травматизму багато в чому пов'язані з віковими особливостями зазначеної категорії учасників дорожнього руху.

2. Суспільна потреба в попередженні дитячого дорожньо-транспортного травматизму знаходить вираз у двоєдиній меті: збереження життя і здоров'я дітей, збереження генофонду держави і забезпечення безпеки дорожнього руху. Соціальна значимість цих цілей і їхній взаємозв'язок обумовлюють виникнення і розвиток спеціальної (у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху) системи управління процесом профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. До цього необхідно додати, що, здійснюючи деякі профілактичні заходи (зльоти КВН-ЮІР, конкурси творів, малюнків за темою безпеки дорожнього руху) робиться чималий внесок у справі виховання підростаючого покоління [127; 125, с. 16].

3. Правове регулювання процесу попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму здійснюється державою через органи публічної адміністрації. Провідною ланкою в системі забезпечення безпеки дітей у дорожньому процесі є МВС України, зокрема ДАІ. Такі повноваження полягають у праві МВС України

нормативного регулювання суспільних відносин у названій сфері, здійсненні контролю і нагляду за дотриманням вимог із забезпечення безпеки неповнолітніх на дорогах [30, с. 63].

Основна кількість правових норм, що регулюють діяльність суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму та відносини щодо забезпечення безпеки дітей у дорожньому русі, міститься у підзаконних нормативних актах: указах Президента України, постановах, розпорядженнях Кабінету Міністрів України, відомчих нормативних актах міністерств та відомств України, рішеннях місцевих органів самоврядування. Проблема відомчого правового регулювання вже тривалий час є предметом пильної уваги представників різних галузей правової науки. В переважній більшості ці акти критикуються [259, с. 217]. Разом з тим, норми відомчих актів складають більшість норм, що регулюють як діяльність щодо забезпечення безпеки дорожнього руху взагалі, так і зокрема профілактику дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Закон України „Про дорожній рух”, інші законодавчі акти частіш за все визначають повноваження суб'єктів профілактичної діяльності лише у загальному вигляді. Застосовувати ці норми без конкретизації практично неможливо. В цьому і полягає значення відомчого регулювання.

Необхідно звернути увагу також на те, що кожен вид нормативних актів має свій рівень правового регулювання, тобто існує тісний взаємозв'язок між юридичною силою нормативних актів і колом суспільних відносин, які вони регулюють [160, с. 70].

Незважаючи на те, що становлення та розвиток правової держави потребує розширення сфери регулювання суспільних відносин законом, як ми вже зазначали у попередньому підрозділі, законодавче регулювання не може охопити всіх цих відносин. Одним із провідних напрямків удосконалення системи адміністративно-правових актів є посилення ролі законів у регулюванні організації та функціонування державної адміністрації [15, с. 16]. Але, поряд з тим, для правової регламентації діяльності виконавчої влади потрібна велика кількість законів і ще більше підзаконних нормативних актів, що їх конкретизують. Це обумовлено розмаїттям та великою кількістю управлінських відносин, необхідністю своєчасного юридичного опосередкування соціальних процесів [15, с. 19].

Основним призначенням такої форми управлінської діяльності як встановлення норм права є виконання законів, а також інших

державно-владних приписів, для реалізації яких потрібні додаткові положення нормативного характеру.

У літературі неодноразово наголошувалося на тому, що одним із принципових недоліків системи нормативного регулювання суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є те, що вони регламентуються багатьма актами різного рівня, не мають чіткого взаємозв'язку між собою і нерідко містять суперечливі вимоги [58; 63; 78; 79; 146; 242; 245; 272]. Якщо проаналізувати вітчизняні підзаконні адміністративно-правові акти, які яким-небудь чином стосуються забезпечення безпеки дітей на дорогах та профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, то, насамперед, ми стикаємося з проблемою недостатньої правової регламентації та визначеності тих форм профілактичної діяльності, що маємо на сьогодні. Нечіткість окремих нормативних актів, відсутність визначення конкретних виконавців та їх обов'язків, джерела фінансування заходів та належного контролю за виконанням ускладнює їх тлумачення та виконання на практиці.

Усі підзаконні нормативні акти мають свої особливості й різняться між собою. Ці відмінності найчастіше зумовлені такими обставинами: а) цільовою спрямованістю і змістом норм; б) їх юридичною чинністю; в) масштабом дій норм; г) правовим статусом адресатів та ін. Але, поряд з цим, у сукупності джерела адміністративного права є специфічною системою, компоненти якої пов'язані між собою [91, с. 43].

Великий рівень дитячого дорожньо-транспортного травматизму, певне коло суб'єктів профілактичної діяльності (серед яких провідна роль відводиться саме урядовим органам), різноманітність профілактичних заходів як правового, так і неправового характеру (виховного, організаційно-технічного і т. ін.) вимагають належного нормативного закріплення та регулювання цієї сфери державного управління.

Виходячи з того, що відносини з приводу профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму об'єктивно потребують адміністративно-правового впливу та з його допомогою можуть бути відкориговані, вони повинні бути об'єктом адміністративно-правових норм.

Щоб створити певне уявлення про врегульованість нормами адміністративного права відносин профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму пропонуємо розглянути низку чинних

нормативних актів та таких, що раніше мали місце (на сьогодні або втратили чинність або фактично завершено термін дії). Аналіз генезису правових джерел, які торкаються або торкалися питань профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму треба розпочати з актів Президента України. Перш за все необхідно згадати про Указ Президента України від 18 січня 1996 року № 63/96 „Про Національну програму „Діти України” [214]. Кілька заходів у зазначеному нормативному акті безпосередньо торкалися профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Програму було розраховано на період до 2000 року і вона мала стати орієнтиром для формування регіональних дій у поліпшенні становища дітей та відповідних територіальних програм. Але додаткові заходи щодо забезпечення виконання Національної програми „Діти України” на період до 2005 року, затверджені Указом Президента України від 24 січня 2001 року № 42/2001 [176], не мали жодного конкретизованого положення щодо запобігання дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Серед інших актів Голови держави слід згадати Укази Президента України від 20 травня 2004 року № 570/2004 „Про заходи щодо посилення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом” [207] та від 12 листопада 2004 року № 1398/2004 „Про заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні” [205], від 20 листопада 2007 року № 1121/2007 „Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху” [215]. Серед обов’язків, покладених цими правовими актами на Кабінет Міністрів України та деякі міністерства щодо вдосконалення державного забезпечення безпеки дорожнього руху, деякі торкалися окремих питань профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Серед правових актів підзаконного характеру з питань профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму важливе місце посідають постанови та розпорядження Уряду України. Вони підлягають контролю лише з боку Верховної Ради і Президента України [131, с. 48]. М.М. Долгополова зазначає, що ця нормативна база найбільш широко висвітлює питання щодо застосування норм на практиці [63, с. 63]. Деякі постанови Уряду України містять повноваження та визначають основні завдання певних суб’єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Це Постанова КМУ від 14 квітня 1997 року № 341 [222], що затверджує „Положення про Державну автомобільну

інспекцію Міністерства внутрішніх справ” та Постанова КМУ від 8 вересня 2004 року № 1190 „Про утворення Головної державної інспекції на автомобільному транспорті” [231]. З огляду на те, що відбувається реформування державних органів виконавчої влади деякі міністерства, що беруть участь у профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму, на сьогодні не мають нормативно закріплених положень про ці органи.

Говорячи про дорожній рух як про упорядкований процес, ми маємо на увазі, що дії учасників руху безумовно, повинні відбуватися у межах встановлених правил. Чинні Правила дорожнього руху України були затверджені Постановою КМУ від 10 жовтня 2001 року № 1306 [157]. Певні пункти цих Правил, а саме: 1.7, 4.6, 4.14 (в), 6.1 та 7.1, 9.8 (в) та 9.9 (г), 18.9, 21.11 (б), (в), (г) стосуються питань забезпечення безпеки дітей у дорожньому процесі. Слід зазначити, що до Правил дорожнього руху необхідно було б внести більше норм рекомендаційного, зобов'язуючого та заборонного характеру, а також визначити терміни щодо питань участі дітей у дорожньому процесі.

Серед підзаконних нормативних актів на особливу увагу заслуговують ті нормативні документи, що затверджують комплексні програми або концепції державної політики у певній сфері. На думку Л.М. Ігнатова, в діяльності держави щодо забезпечення безпеки дорожнього руху велике значення має застосування програмно-цільових принципів галузевої координації [80, с. 30]. Зазначений програмно-цільовий підхід до управління профілактичною діяльністю сприяє інтеграції діяльності різних галузей, відомств, підприємств, організацій, виходячи з їхнього підпорядкування досягненню кінцевої мети. Розробка і реалізація державних або регіональних програм, за умови належного контролю і фінансування запланованих заходів, дозволяє розв'язувати в комплексі складні методичні, організаційні, правові й економічні завдання.

В Україні дотепер відсутня окрема концепція або програма як на державному, так і на регіональному рівнях щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Але деякі питання про попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму знаходили відображення в інших державних, комплексних програмах. Постановами КМУ від 3 січня 1996 року № 5 [185] та від 22 січня 1996 року № 114 [209] було затверджено Комплексну програму запобігання дорожньо-транспортному, побутовому і дитячому травматизму, іншим нещасним випадкам невиробничого характеру на

1996 - 2000 роки та Концепцію організації роботи з профілактики невиробничого травматизму відповідно, Постановою КМУ від 16 січня 2003 року № 31 – Програму „Шкільний автобус” [201]. Постановою КМУ від 28 жовтня 1996 року № 1303 „Про заходи щодо поліпшення роботи з профілактики невиробничого травматизму населення України” [206] також мала на меті вдосконалення профілактичної діяльності.

Серед нормативно-правових актів Уряду України, що торкалися профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму слід назвати Державну програму забезпечення безпеки руху на автомобільних дорогах, вулицях міст, інших населених пунктів і залізничних переїздах на 2003-2007 роки [59]. В межах удосконалення профілактичної та освітньої діяльності у сфері безпеки дорожнього руху у Державній програмі говорилося про підвищення ефективності профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. А.М. Редзюк вважає, що застаріла та недосконала нормативно-правова база з питань безпеки руху не може забезпечити зменшення шкідливих наслідків, що викликає соціальну напругу в суспільстві [40, с. 2]. Заходи Програми здійснювалися в умовах практично повної відсутності фінансування передбачених заходів. Концепція Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2009-2012 роки, схвалена розпорядженням КМУ від 30 жовтня 2008 року № 1384-р [318] також не передбачила дійсно програмного комплексу заходів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Шляхи і способи розв'язання проблеми зазначені у Концепції також мали суто декларативний характер, а певна частина заходів і так самотужки здійснювалась окремими „зацікавленими” суб'єктами публічної адміністрації або громадськими формуваннями.

Певним чином на усунення (нейтралізацію) девіантної поведінки неповнолітніх, бездоглядність, що також є умовами дитячого дорожньо-транспортного травматизму, було спрямовано Комплексну програму профілактики правопорушень на 2007-2009 роки, затверджену Постановою КМУ від 20 грудня 2006 № 1767 [186].

Отже, сьогодні не досягнуто суттєвих зрушень ані у вирішенні законодавчих проблем, ані в подоланні негативних суспільних тенденцій. Крім того, про ефективність тих або інших епізодичних заходів „програмно-концептуальних” правових актів судитиме важко, оскільки, як зазначає В.А. Мисливий, їх реалізацію не піддано аналізу

[317, с. 12]. Таке становище справ є недоліком у нормативно-правовому регулюванні відносин пов'язаних із забезпеченням дітей у дорожньому процесі. Неможливо, на нашу думку, розраховувати на корінні зміни у стані проблеми безпеки дорожнього руху завдяки впровадженню наступних програмно-цільових заходів, якщо відсутній моніторинг ефективності попередніх.

Завершуючи розгляд правових актів Уряду України щодо питань забезпечення безпеки дітей у дорожньому процесі, необхідно згадати про Постанови КМУ № 176 від 18 лютого 1997 року „Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту” [200], яка нормативно закріплює порядок перевезення організованих груп дітей (розділ III), окреслює обов'язки учасників зазначених правовідносин. На особливу увагу вказані правові акти заслуговують ще через те, що в них поряд із визначенням обов'язків учасників надання послуг пасажирського автомобільного транспорту (замовника, перевізника тощо) згадується про права дітей під час перевезень. Хоча визначення прав та обов'язків учасників правовідносин насамперед є прерогативою законів.

Більшість правових норм, що регулюють діяльність щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, міститься у відомчих нормативних актах, зокрема МВС України, Міністерства транспорту України, МОН України, МОЗ України та ін. Це накази, інструкції, вказівки тощо.

Перш за все необхідно зазначити ті накази, що стосувалися та стосуються профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму безпосередньо. Це Наказ Міністерства освіти України та МВС України № 226/733 від 25 грудня 1992 року „Про невідкладні заходи щодо попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму” [216], Наказ Мінтранса України, МВС України, МОН України, Міністерства України у справах сім'ї, дітей та молоді від 27.07.2004 № 672/831/623/120 „Про затвердження Порядку взаємодії з питань забезпечення перевезення організованих груп дітей на оздоровлення в табори відпочинку та інші оздоровчі заклади, а також проведення туристичних та екскурсійних подорожей (поїздок)” [197]. Інші нормативні акти міністерств, відомств, органів місцевого самоврядування торкалися окремих питань або деяких аспектів зазначеної профілактичної діяльності. Серед них Накази МВС України від 28 жовтня 2003 року № 1615 „Про вдосконалення діяльності Державтоінспекції МВС України” (містить перелік

основних форм профілактичної роботи) [168], від 11 липня 2002 року № 677 „Про затвердження Положення про громадську прес-службу при Головному управлінні ДАІ МВС України” [190], від 5 грудня 2007 року № 458 „Про затвердження типових положень про підрозділи Державної автомобільної інспекції МВС України” [203]; Наказ Держкомітету України з питань регуляторної політики та підприємництва та Мінтрансу України від 18 грудня 2003 року № 136/985 [188], що затверджує Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі); Наказ МОН України від 1 серпня 2001 року № 563 „Про затвердження Положення про організацію роботи з охорони праці учасників навчально-виховного процесу в установах і закладах освіти” [195] і т.п.

До відомчих нормативно-правових актів, які готуються на виконання законів не завжди своєчасно вносяться відповідні зміни та доповнення, що мають місце у відповідних законодавчих актах. Так п. 2.7. Порядку взаємодії з питань забезпечення перевезення організованих груп дітей [197] щодо стажу керування автобусом водіями (більше трьох років) на момент чинності суперечив ч. 5 ст. 38 Закону України „Про автомобільний транспорт” (не менше, ніж п’ять років).

Рішення органів місцевого самоврядування мали б відігравати також значну роль у розв’язанні багатьох питань профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму на певній території, враховуючи особливості місцевості. Статті 6 та 7 Закону України „Про дорожній рух” [178] включають до компетенції міської та районної ради народних депутатів і міської та районної виконавчої влади селищної та сільської ради народних депутатів та їх виконавчих органів здійснення та фінансування заходів, пов’язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Але серед нормативно-правових актів органів місцевого самоврядування, на жаль, дуже мало таких, що стосувалися б організації діяльності щодо забезпечення безпеки дітей на дорогах. Наприклад, Рішенням Київської міської ради від 28 грудня 2004 року № 1051/2461 було затверджено Програму соціально-економічного та культурного розвитку Києва на 2005 рік [202]. Заходи зі зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму серед дітей, що містилися у підрозділі

„Громадська безпека” (п.п. 3.10.3) програми обмежувалися лише участю в проведенні цільових та профілактичних операцій „Літо”, „Канікули” тощо.

Проведений огляд вітчизняних нормативно-правових актів, що містять правові норми щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, дозволяє окреслити основні недоліки правової регламентації зазначених правовідносин, які ми маємо на сьогодні.

По-перше, більшість нормативно-правових актів лише частково торкаються забезпечення безпеки дітей на дорогах (в основному, ці акти регулюють деякі інші правовідносини, наприклад надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, організацію роботи з охорони праці учасників навчально-виховного процесу в установах і закладах освіти тощо) і тому не мають чіткого взаємозв'язку між собою. Отже, відсутній системний підхід у правовому забезпеченні діяльності з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

По-друге, у зв'язку з недосконалістю деяких правових актів або відсутністю певної конкретизації дій учасників правовідносин під час практичної діяльності суб'єктів профілактики виникають суттєві труднощі у реалізації наявних правових приписів.

По-третє, багато правових норм, що регулюють діяльність із профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, мають тимчасовий характер або обмежуються певним строком виконання (програми, заходи тощо). Максимальний термін дії таких норм буде збігатися з терміном дії того нормативно-правового акта, в якому міститься ця норма. У наступному нормативно-правовому акті, що буде регулювати подібні правовідносини, норми щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму можуть бути відсутні взагалі. Отже, відсутній постійний та послідовний підхід у правовому забезпеченні зазначеної діяльності.

По-четверте, зміни, що відбуваються в сучасному законодавстві, не завжди своєчасно відбиваються в підзаконних правових актах.

По-п'яте, скасування дії багатьох нормативних актів, насамперед це стосується наказів МВС, без подальшого ухвалення нових правових актів, які б регулювали ці відносини, виходячи із сучасних реалій, залишило багато питань профілактики як дитячого дорожньо-транспортного травматизму, так і профілактики дорожньо-транспортної аварійності взагалі без належної правової регламентації.

На вдосконалення правового регулювання відносин та уніфікації нормативно-правових актів у сфері профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму нами пропонується проект Положення про профілактику дитячого дорожньо-транспортного травматизму (додаток Б), розроблений з урахуванням проведеного дослідження. У Положенні дається авторське визначення понять: дитячий дорожньо-транспортний травматизм, профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму, суб'єкти профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму; визначено систему суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, завдання, принципи, форми та методи профілактичної діяльності тощо.



РОЗДІЛ 3

СУБ'ЄКТИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОЇ ПРОФІЛАКТИКИ ДИТЯЧОГО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ

3.1. Поняття та система суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму

Складність і різноманітність причин дитячого дорожньо-транспортного травматизму визначають участь у його попередженні багатьох міністерств, підприємств установ і громадян, необхідність координації і регулювання названої діяльності. На сьогодні попередженням дитячого дорожньо-транспортного травматизму у тій або іншій формі займаються багато державних органів і громадських організацій, сукупність яких дотепер не набула характеру упорядкованої і стійкої системи. На думку І.К. Шахриманьяна відсутність чіткого визначення суб'єктів попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму тягне за собою труднощі у з'ясуванні їхнього взаємозв'язку і підпорядкованості, а також місця серед інших суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху. До того ж, діяльність переважної більшості установ, підприємств і організацій в аспекті попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму недостатньо регламентована, хоча іноді має складний, різнобічний характер [286, с. 18]. Як додаток про необхідність правової регламентації діяльності суб'єктів профілактики приведемо думку А.М. Воронова, який звертає увагу на те, що визначення і закріплення в нормативних правових актах цілей, завдань і функціональної специфіки діяльності служить необхідною умовою для встановлення адміністративно-правового статусу того або іншого суб'єкта управління [46, с. 40]. Формування як типових, так і конкретних організаційних структур забезпечення безпеки неповнолітніх у дорожньому процесі припускає з'ясування утворюючих їх основних компонентів, класифікаційних критеріїв, функціональних і комунікаційних зв'язків, адміністративно-правового

статусу відповідних суб'єктів профілактичної діяльності. Вимога про узгодження зусиль суб'єктів превентивної роботи в цьому напрямку обумовлює чітке визначення і розмежування завдань, прав і обов'язків зазначених суб'єктів, тобто їхньої компетенції.

Однак вважаємо, що по-перше варто дати визначення поняття „суб'єкта профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму”, яке на сьогодні в теорії та нормативно-правових актах відсутнє.

Оскільки адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму здійснюється в рамках адміністративно-правових відносин і є предметом адміністративного права, необхідно розглянути поняття й ознаки суб'єкта адміністративного права.

Питання про суб'єктів адміністративного права є одним з найважливіших, тому що вони виступають учасниками адміністративно-правових відносин, тобто вирішують задачі і здійснюють функції виконавчої влади, координуючі, розпорядницькі, контрольні-наглядові повноваження в області державного управління і місцевого самоврядування тощо.

В.К. Колпаков зазначає, що в адміністративному праві під суб'єктом розуміють носія (власника) прав і обов'язків у сфері державного управління, які передбачені адміністративно-правовими нормами, здатного надати права реалізовувати, а покладені обов'язки виконувати. Він виокремлює ряд особливостей (соціальних передумов), властивих суб'єкту адміністративного права. До них належать: а) зовнішня відокремленість, яка характеризується наявністю системоутворюючих ознак; б) персоніфікація в суспільних відносинах управлінського типу, тобто виступ у вигляді єдиної особи – персони; в) здатність виражати і здійснювати або персоніфіковану волю у відносинах з державою, або державну волю у процесі адміністративно-правового регулювання суспільних відносин. „Претендент”, який має названі особливості, набуває статусу суб'єкта тільки в тому випадку, якщо держава, використовуючи адміністративно-правові норми, робить його носієм (власником) прав і обов'язків, які реалізуються останнім у сфері державного управління [90, с. 96]. Суб'єктів адміністративного права можна поділити залежно від належності до державних структур на державні організації та їх представників та недержавні організації та їх представників [91, с. 75].

Ю.М. Старилов дає такі визначення суб'єкта адміністративного права, кожне з яких підкреслює окремі його (суб'єкта) риси. Перше – це одна зі сторін публічної управлінської діяльності, учасник управлінських відносин, наділений законодавством правами, обов'язками, повноваженнями, компетенцією, відповідальністю, здатністю вступати в адміністративно-правові відносини. Друге – це конкретний учасник адміністративно-правових відносин, у які він вступає або за своїм власним бажанням, або в силу обов'язку, покладеного на нього спеціальною правовою нормою [151, с. 96-97].

Виникнення адміністративно-правових відносин – це, по суті, об'єктивізація загальної управлінської волі держави в реальній поведінці конкретних суб'єктів. Суб'єкт адміністративних правовідносин – це фактичний учасник правових зв'язків у сфері управління [90, с. 80; 91, с. 75].

Можна констатувати, що адміністративно-правова профілактика – це один із проявів публічної управлінської діяльності. В.К. Колпаков вважає, що публічне управління складається з державного управління, де суб'єктом виступає держава в особі відповідних структур, та громадського управління, де суб'єктами є недержавні утворення [91, с. 12].

В адміністративно-правовій теорії зустрічаємо ще один цікавий термін - "суб'єкти компетенції", до яких Ю.О. Тихомиров відносить уповноважені інститути (структури) і осіб, що вправі та зобов'язані діяти в межах певної сфери на основі установлених повноважень [274, с. 58].

Варто додати, що будь-якому соціальному управлінню властиво відоме поєднання суб'єктів і об'єктів і навіть зміна їх місцями [104, с. 155].

Теорія адміністративного права містить такі індивідуалізовані категорії, пов'язані з профілактичною діяльністю, забезпеченням суспільної безпеки, безпеки дорожнього руху як „суб'єкти профілактики правопорушень” (О.І. Остапенко [155], О.М. Макаренко [123]); „суб'єкти забезпечення суспільної безпеки” (А.М. Воронов [145], А.І. Стахов [269]); „суб'єкти управління процесом попередження аварійності” (Г.М. Максимов [128]), „суб'єкти управління дорожнім рухом” (М.М. Долгополова [63]) і т.д.

Використовуючи термін „суб'єкт управління процесом попередження аварійності”, Г.М. Максимов указує, що це сукупність державних органів, відомств і організацій, що володіють системними

ознаками, які безпосередньо займаються питаннями забезпечення безпеки дорожнього руху. Автор виділяє також такі ознаки як взаємозв'язок, взаємозалежність і взаємодія елементів системи, нормативна урегульованість взаємин у здійсненні попереджувальної діяльності [128, с. 18-31].

О.М. Макаренко виділяє такі основні ознаки суб'єкта профілактики правопорушень: а) цілеспрямоване здійснення профілактики правопорушень, як однієї із функцій; б) зв'язок з іншими елементами системи по „горизонталі” (координація) і по „вертикалі” (субординація); в) здійснення своєї поведінки відповідно до вимог „керуючого механізму” системи; г) можливість вибору поведінки, що визначається конкретним станом об'єкта впливу і межами, які встановлені системою. Отже, на його думку, органи, організації та особи, які не володіють хоча б однією із перерахованих ознак, не можуть розглядатися як суб'єкт профілактичної діяльності [123, с. 68]. Суб'єкт профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму може бути одночасно і суб'єктом управління процесом попередження аварійності. Тобто, ознаки, зазначені Г.М. Максимовим однаково стосуються і суб'єкта профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

І.К. Шахриманьян, широко використовуючи поняття „суб'єкт попередження ДДТТ”, не дає чіткого його визначення. Він указує, що система державних органів і громадських організацій, які здійснюють діяльність із забезпечення безпеки дітей у дорожньому русі, може бути розглянута як сукупний суб'єкт цієї діяльності, що має свою багаторівневу структуру, складні зв'язки по „вертикалі” і „горизонталі”, які характеризуються різним ступенем ефективності. Його діяльність (сукупного суб'єкта) регламентована нормативними документами, у чому також виявляється керівна роль держави стосовно цього суб'єкта [286, с. 20]. Отже, автор лише називає частину основних ознак суб'єкта профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Для порівняння, суб'єктом адміністративно-правового регулювання транспортної системи В.Й. Развадовським названа організаційно відокремлена складова системи державних органів (їх посадових та службових осіб), що має державно-владні, розпорядчі, організаційні повноваження щодо здійснення завдань та реалізації функцій державної політики у галузі транспорту, із врегулюванням діяльності нормами переважно адміністративного права. Складовою

такої системи (її підсистемою) є представницькі органи, які діють у межах і порядку, визначеному чинним законодавством, щодо регулювання діяльності транспортної системи [240, с. 92].

Вважаємо, що у нашому випадку – адміністративно-правові відносини у сфері профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, ми не маємо настільки організаційно відокремленої системи державних органів, які б спеціалізувалися на цих питаннях, що обумовлено різноманітністю проявів діяльності у декількох сферах державного управління (забезпечення безпеки дорожнього руху, освітня діяльність, охорона здоров'я тощо).

Досліджуючи поняття суб'єктів певних адміністративно-правових відносин, треба згадати про термін „суб'єкт владних повноважень”. Визначення цього терміну знаходимо у п.7 ст. 3 Кодексу адміністративного судочинства України. Суб'єкт владних повноважень – це орган державної влади, орган місцевого самоврядування, їхня посадова чи службова особа, інший суб'єкт при здійсненні ними владних управлінських функцій на основі законодавства, в тому числі на виконання делегованих повноважень [142].

Враховуючи вищенаведене, окреслимо ознаки суб'єкта профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Насамперед, це державні органи (органи законодавчої та виконавчої влади), органи місцевого самоврядування, структурні підрозділи органів виконавчої влади, посадові особи державних органів та органів місцевого самоврядування, об'єднання громадян установи та організації, які: а) здійснюють діяльність із забезпечення безпеки дітей у дорожньому русі, у зв'язку з чим наділяються відповідними правами й обов'язками; б) діють на виконання й у межах правових норм; в) зв'язані з іншими елементами системи „за горизонталлю” (взаємодія) і „за вертикаллю” (підпорядкування); г) будують своє поведіння відповідно до команд „керуючого механізму” системи (припустимий прояв розумної ініціативи і новаторства); д) мають можливість вибору лінії поведіння, обумовленої конкретними обставинами і станом об'єкта впливу. До цього треба додати, що перераховані органи, діючи у різний спосіб (в межах компетенції), прагнуть досягти єдиної мети – запобігти дитячому травматизму або зменшити його наслідки.

Дати повний і вичерпний перелік усіх суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму становить певну

складність через недосконалість нормативної бази, що регламентує профілактичну роботу зазначених суб'єктів, а також епізодичний або опосередкований характер діяльності деяких із них. Названі труднощі можуть бути трохи знижені за умови проведення класифікації суб'єктів попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Існує думка щодо поділу суб'єктів попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму за двома основними напрямками [286, с. 23-25]. Одним з названих напрямків класифікації суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму є віднесення їх до одного з таких ієрархічних рівнів: а) загальнодержавного; б) регіонального.

Другим напрямком, тісно пов'язаним з першим, є класифікація суб'єктів за їхньою відомчою приналежністю. Критерієм цієї класифікації є не тільки перебування суб'єкта в структурі того або іншого міністерства або організації, але й питома вага роботи з попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму серед функцій цього суб'єкта. За цим критерієм суб'єкти профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму можуть бути віднесені до таких груп.

Першу групу складають суб'єкти (основні), що у своєму складі мають структурні підрозділи, створені спеціально для проведення роботи з профілактики дорожньо-транспортної аварійності в цілому або дитячого дорожньо-транспортного травматизму як її складової частини.

Другу групу суб'єктів (масових) утворюють ті міністерства й організації, що мають своїм завданням виховання молоді і дітей, формування в них активної життєвої позиції, правове виховання людини. До них відносяться: засоби масової інформації, молодіжні організації, установи культури і мистецтв, адміністрація і трудові колективи різної відомчої приналежності, що здійснюють виховну функцію.

Третю групу суб'єктів (допоміжних) складають міністерства, організації, інші юридичні особи, що беруть участь в удосконаленні речових елементів дорожнього руху, створенні матеріальних умов запобігання дитячого дорожньо-транспортного травматизму, товарів народного споживання агітаційного характеру або ті, що підвищують особисту безпеку дітей на дорогах.

Вважаємо, що на сьогодні наведена класифікація не є

досконалою, але може бути врахована під час складання системи суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Щодо загальнотеоретичного визначення понять „система”, то тут можна спиратися на дослідження В.М. Согатовського [266], А.М. Авер'янова [1, с. 25], Є.Б. Кубка [109, с. 44], В.Г. Вишнякова [42], М.М. Долгополової [63, с. 91-92]. З цих досліджень зрозуміло, що безліч взаємопов'язаних елементів – це структура системи, а безліч взаємодіючих – система.

На наш погляд, в основу побудови системи суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму треба покласти такі критерії: рівень перебування суб'єкта в системі державної влади, територіальний масштаб діяльності, характер компетенції (загальна, галузева, міжгалузева) [151, с. 177] тощо.

Для приклада проаналізуємо систематизацію суб'єктів інших суміжних адміністративно-правових відносин.

В.Й. Развадовський серед суб'єктів адміністративно-правового регулювання транспортної системи виділяє: інституційні (Верховна Рада України, Президент України, Кабінет Міністрів України, сільські, селищні, міські ради); звичайні (Міністерство транспорту та зв'язку України та його органи, міністерства, комітети, інспекції, місцеві органи виконавчої влади); спеціальні (Державтоінспекція МВС України, військову інспекцію безпеки дорожнього руху Збройних Сил України, громадські формування) [240, с. 92-93].

Інші автори вважають, що до суб'єктів управління транспортом належать: Верховна Рада України; Кабінет Міністрів України; Мінтрансзв'язку України; спеціально уповноважені на це органи транспорту відповідно до чинного законодавства (наприклад, Укравтотранс); місцеві органи виконавчої влади (держадміністрації) та органи місцевого самоврядування [264, с. 86].

Як перший, так і другі наведені автори вважають Верховну Раду України суб'єктом управління транспорту, тому, що вона приймає закони з питань діяльності транспорту. Теж саме стосується і профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Верховна Рада України приймає закони (вносить зміни та доповнення до існуючих законодавчих актів) з питань убезпечення дітей у дорожньому русі, приймає щорічні закони про державний бюджет, у яких може бути передбачене фінансування певних заходів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Президента України, який приймає укази та розпорядження, які містять норми щодо забезпечення безпеки дітей у дорожньому русі також можна вважати суб'єктом профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Підтвердженням цих доводів є проведений у попередньому розділі дисертаційного дослідження аналіз нормативно-правових актів.

Розглянемо детальніше наявні в адміністративно-правовій науці погляди які саме органи вважаються суб'єктами владних повноважень.

Суб'єктом владних повноважень є орган державної влади, орган місцевого самоврядування, їхні посадові чи службові особи, інші суб'єкти при здійсненні ними владних управлінських функцій на основі законодавства, в тому числі на виконання делегованих повноважень, які здатні нав'язувати волю, підкоряти собі; який виражає владу що-небудь робити та наділений сукупністю прав і обов'язків державних органів і громадських організацій, а також посадових та інших осіб, закріплених за ними у встановленому порядку для здійснення покладених на них функцій [142, с. 66-67].

Необхідною ознакою суб'єкта владних повноважень є здійснення цим суб'єктом владних управлінських функцій. При цьому ці функції, у нашому випадку, повинні здійснюватися суб'єктом саме у тих правовідносинах, які складуються з приводу профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

По-перше, це органи виконавчої влади під якими необхідно розуміти „орган державного управління” – окремий вид державних органів, діяльність яких відповідно до принципу поділу влади спрямована на виконання законів, інших нормативно-правових актів та здійснення державного управління. В Україні органи виконавчої влади становлять систему, до якої входять: вищий орган – Кабінет Міністрів України; центральні органи – міністерства, державні комітети (державні служби) і органи, статус яких прирівнюється до державного комітету, а також центральні органи виконавчої влади зі спеціальним статусом; місцеві органи – обласні, районні, Київська та Севастопольська міські державні адміністрації, місцеві (територіальні) органи міністерств та інших центральних органів виконавчої влади, а також Рада Міністрів АР Крим.

По-друге – органи місцевого самоврядування. Це органи територіальних громад, наділені повноваженнями вирішувати питання місцевого значення. В нашій державі існує наступна

уніфікована система органів місцевого самоврядування, яка включає: сільські, селищні, міські, районні в містах (де вони утворені) ради – представницькі органи місцевого самоврядування, що складаються з депутатів; сільські, селищні, міські голови одноособових органів місцевого самоврядування, які є головними посадовими особами відповідних територіальних громад, очолюють виконавчі комітети відповідних рад; виконавчі органи сільських, селищних, міських рад, які утворюються ними для здійснення функцій і повноважень місцевого самоврядування у межах визначених законодавством; обласні і районні ради, які представляють спільні інтереси територіальних громад [142, с. 36-67].

Адміністративно-правовий статус громадських формувань в Україні має відмінність від адміністративно-правового статусу державних структур. Вона полягає в тому, що у відносинах щодо профілактики ДДТТ з іншими суб'єктами права і між собою ці формування виступають виключно від власного імені, не маючи державно-владних повноважень. Використовувані в цій сфері управлінські форми і методи істотно відрізняються від тих, які застосовуються щодо державних органів. Свій регулюючий вплив держава поширює тільки на ті повноваження громадських формувань, які реалізуються безпосередньо у взаємовідносинах з державними органами. Сутність такого регулювання зводиться до того, щоб, по-перше, через норми адміністративного права закріпити повноваження громадських об'єднань у сфері профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, по-друге, створити реальні гарантії їх реалізації [5, с. 370-371]. Відповідно, набувши закріплених повноважень та реалізуючи їх у сфері профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму об'єднання громадян стають її суб'єктами.

Наведені суб'єкти адміністративно-правових відносин залежно від обставин, а також завдань, функцій та компетенції можуть брати участь у забезпеченні безпеки дітей у дорожньому русі, тобто стати суб'єктами профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

В умовах адміністративної реформи зростає активність недержавних формувань і структур, які беруть дедалі більшу участь в управлінні не тільки громадськими, а й державними справами, у розв'язанні актуальних проблем [91, с. 12]. Це має стосуватися і профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Отже, розглядаючи систему суб'єктів адміністративно-правової профілакти дитячого дорожньо-транспортного травматизму, можна взяти за основу існуючу класифікацію суб'єктів владних повноважень.

Їх можна класифікувати за наступними критеріями:

1) за способом формування: а) виборні (Верховна Рада України, Президент України, представницькі органи місцевого самоврядування); б) призначувані (Кабінет Міністрів України, Національна Рада з питань телебачення і радіомовлення, місцеві державні адміністрації тощо);

2) за територією, на яку поширюється юрисдикція: а) загальнодержавні (Верховна Рада України, Президент України, Кабінет Міністрів України, міністерства, які разом зі своєю основною діяльністю беруть участь у профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму); б) місцеві (Рада Міністрів АР Крим, місцеві державні адміністрації та ін.);

3) за складом: а) колегіальні (Верховна Рада України, Кабінет Міністрів України, Рада Міністрів АР Крим, Координаційної ради з питань безпеки дорожнього руху, представницькі органи місцевого самоврядування, громадські формування); б) одноособові (Президент України);

4) за характером повноважень: а) державні органи загальної компетенції (Кабінет Міністрів України, місцеві державні адміністрації); б) державні органи галузевої компетенції (Міністерства освіти та науки, Міністерство охорони здоров'я, Міністерство транспорту та зв'язку, Міністерство регіонального розвитку та будівництва, Міністерство у справах молоді та спорту); в) державні органи спеціальної або міжгалузевої компетенції (Державний комітет статистики тощо);

5) за функціями та правовими формами діяльності: а) правотворчі (Верховна Рада України, Президент України, Кабінет Міністрів України); б) правозастосовні (Кабінет Міністрів України, міністерства, місцеві державні адміністрації); в) правоохоронні (МВС України); контрольні-наглядові (прокуратура);

6) за критеріями організаційно-правового рівня (для органів виконавчої влади): а) вищий (Кабінет Міністрів України); б) центральні (міністерства тощо); в) місцеві (обласні (Київська і Севастопольська міські), районні державні адміністрації);

7) в залежності від обсягу владних повноважень: а) органи та

посадові особи, які можуть приймати обов'язкові для виконання рішення (Президент України, Кабінет Міністрів України, міністерства, які разом зі своєю основною діяльністю беруть участь у профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму, державні адміністрації); б) дорадчо-консультативні органи (Координаційної ради з питань безпеки дорожнього руху, обласні (районні) комісії з безпеки дорожнього руху); в) громадські формування.

Треба зробити висновок, що 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.

Суб'єктами адміністративно-правової 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.

З урахуванням інтересів як науки так і практики до основних суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму слід віднести: Верховну Раду України; Президента України; Кабінет Міністрів України; міністерства та державні комітети, які разом зі своєю основною діяльністю беруть участь у профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму (зокрема, Міністерство внутрішніх справ України, спеціально уповноважені центральні органи виконавчої влади з питань освіти та науки, сім'ї та молоді, автомобільного транспорту, охорони здоров'я, будівництва та комунального господарства, телебачення і радіомовлення України), місцеві державні адміністрації, органи місцевого самоврядування, підприємства, установи, організації, громадські формування уповноважені здійснювати діяльність (брати участь) щодо забезпечення безпеки дітей у дорожньому русі.

У наступному підрозділі ми розглянемо ступінь і форми участі основних суб'єктів у профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму, тобто з'ясуємо їхню компетенцію.

3.2. Компетенція суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму

У загальному вигляді Ю.О. Тихомиров визначає компетенцію як покладений законно на уповноважений суб'єкт обсяг публічних справ, детальніше – як сукупність встановлених нормативно-правовими актами прав та обов'язків (повноважень) організацій, органів, посадових осіб [274, с. 53-55].

На думку інших авторів, компетенція це – „певний обсяг державної діяльності, покладений на конкретний орган або коло питань, передбачених законодавством, іншими нормативно-правовими актами, які він має право вирішувати в процесі практичної діяльності” [7, с. 58]; – „сукупність встановлених в офіційній (юридичній або неюридичній) формі прав та обов'язків, тобто повноважень будь-якого органу або посадової особи, що визначають можливість цього органу або посадової особи ухвалювати обов'язкові для виконання рішення, організувати та контролювати їх виконання, вживати для цього в необхідних випадках заходи примусу [141, с. 13]”. У Юридичній енциклопедії з цього приводу зазначається, що компетенція державних органів (органів місцевого самоврядування) та їх посадових осіб встановлюється правовими актами. Її реалізація забезпечується засобами державного примусу. Компетенція недержавних органів та їх посадових осіб (органів об'єднань громадян, організацій і т.д.) не має юридично-владного характеру і відповідного державно-примусового забезпечення [290, с. 196]. Аналіз нормативно-правових актів, щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму свідчить, що деякі питання, які підлягають розв'язанню певним міністерством відсутні не тільки у певних законах, а й у відповідних положеннях про них.

Обсяг компетенції конкретних державних органів та їх посадових осіб залежить від місця, яке посідає той чи інший орган або посадова особа в ієрархічній структурі відповідних органів: чим вищий рівень органу та його посадової особи, тим більший обсяг їх компетенції [290, с. 196]. Якщо державний орган або посадова особа має можливість будь-яким чином впливати на стан дитячого дорожньо-транспортного травматизму, він має бути наділений певним обсягом компетенції у зазначених відносинах, тобто стати суб'єктом профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. З іншого боку, компетенція певного суб'єкту виражає міру належного і

можливого та встановлюється, виходячи із закріплених за ним функцій [80, с. 8].

До „компетенційних елементів” Ю.О. Тихомиров відносить: а) нормативно встановлені цілі, б) предмети відання, в) владні повноваження [274, с. 55-56].

З позиції інших фахівців компетенція органу включає в себе два елементи: а) „предмети відання” (суспільні відносини) або „підвідомчість”; б) „права та обов’язки” або „владні повноваження” органу [15, с. 28; 116, с. 225].

Встановлені цілі означають спосіб тривалої нормативної орієнтації суб’єктів права, в нашому випадку це суб’єкти профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму та стійку діяльність щодо досягнення цих цілей.

Предмет відання (підвідомчість) – правове закріплення кола об’єктів, предметів, справ, на які поширюються владні повноваження. Це ті суспільні відносини (адміністративно-правові) в яких державні органи або посадові особи юридично компетентні.

Предметом відання суб’єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму є адміністративно-правові відносини, що складаються у сфері забезпечення безпеки дітей у процесі дорожнього руху, а також інші, пов’язані з цією діяльністю відносини. Розрізняють два різновиди підвідомчості – предметну та територіальну [116, с. 225]. Предметна (видова) підвідомчість – це нормативне розв’язання питання про те, якому виду органів доручено розглядати відповідну категорію справ. Під територіальною підвідомчістю розуміють нормативне розв’язання питання про те, де треба вирішувати конкретну справу.

Другим елементом компетенції державного органу є його повноваження, які, з одного боку, виступають прямим вираженням державного владування, а з іншого – специфічною ознакою органу. В науковій літературі повноваження визначались як те, що можна зробити, яких заходів може вжити орган, у тому числі і право видавати певні акти; єдність прав і обов’язків; засіб для виконання органом своїх завдань; юридичний засіб, за допомогою якого орган держави виконує свої функції [15, с. 28; 116, с. 226]. С.С. Алексєєв висловлював думку й про те, що повноваження - забезпечена законом орієнтована вимога уповноваженого суб’єкта щодо конкретної поведінки та дій, звернена до фізичних та юридичних осіб [9, с. 138]. Необхідно брати до уваги й те, що в юридичній літературі виділяють

функціональну та територіальну компетенцію, предметну компетенцію, процесуальну компетенцію, [116, с. 226], загальну, галузеву та міжгалузеву [151, с. 177]. Основною формою реалізації державними органами своєї компетенції є видання ними правових (нормативних та індивідуальних) актів, а посадовими особами – здійснення організаційно-розпорядчих дій щодо підлеглих їм суб'єктів [290, с. 196].

Виявляється, що наведені думки характеризують компетенцію як один із основних блоків правового статусу органу держави.

Розгляд нормативно-правових актів, що містять норми із забезпечення безпеки неповнолітніх на дорогах, допоможе нам окреслити коло суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму і ступінь їхньої участі, компетенцію в зазначеній діяльності.

Стаття 85 Конституції України [96] визначає, що до повноважень Верховної Ради України належить прийняття законів. Відповідно до статті 92 Конституції України виключно законами України визначаються засади охорони дитинства, виховання, освіти, культури і охорони здоров'я. Профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму є складовою частиною діяльності з охорони дитинства і здоров'я населення. Створюючи законодавчу базу забезпечення безпеки дітей у дорожньому русі, Верховна Рада України бере участь у профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму, тобто стає її суб'єктом.

Практичне значення такого визначення полягає у тому, що надання Верховній Раді України статусу суб'єкта профілактики сприятиме зосередженню уваги законодавця на розв'язанні проблеми дитячого дорожньо-транспортного травматизму, зокрема народними депутатами в межах компетенції.

Наприклад, народний депутат, відповідно до п. 2 ст. 7 закону „Про статус народного депутата України”, розглядає звернення виборців, а також від підприємств, установ, організацій, органів державної влади, органів місцевого самоврядування, об'єднань громадян (зокрема щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму), вживає заходів для реалізації їх пропозицій і законних вимог. Крім того, він може звернутися із депутатським запитом або депутатським зверненням до Президента України, органів Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України, керівників інших органів державної влади та органів

місцевого самоврядування, а також до керівників підприємств, установ та організацій, розташованих на території України, незалежно від їх підпорядкування і форм власності щодо питань удосконалення профілактичної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху. Пункт 4 статті 11 названого закону надає народному депутату право виступати із законодавчою ініціативою у Верховній Раді України.

Відповідно до статті 113 Конституції України [96] вищим органом у системі органів виконавчої влади є Кабінет Міністрів України. Відповідно до ч. 2 ст. 5 Закону України „Про охорону дитинства” [219] Кабінет Міністрів України забезпечує проведення державної політики щодо охорони дитинства. Крім того, вищий орган виконавчої влади щорічно звітує Верховній Раді України про стан демографічної ситуації в Україні, становище дітей та тенденції його змін у ході впроваджених соціально-економічних перетворень. Дитячий дорожньо-транспортний травматизм є одною з провідних причин дитячої смертності в країні, тому ця проблема повинна заслуговувати підвищеної уваги з боку державної влади.

Закон України „Про охорону дитинства” визначає компетенцію Кабінету Міністрів України стосовно охорони дитинства взагалі. Основний же перелік повноважень Кабінету Міністрів України щодо забезпечення безпеки неповнолітніх на дорогах міститься у ст. 4 Закону України „Про дорожній рух” [178], яка визначає компетенцію вищого органу виконавчої влади у сфері дорожнього руху. Слід зазначити, що ст. 4 Закону не має прямої вказівки на діяльність, що нами розглядається, але всі повноваження Кабінету Міністрів України, зазначені у вказаній правовій нормі стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху і можуть бути застосовні у профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Так, підготовку проектів законів з питань профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, тобто з питань безпеки дорожнього руху для їх направлення до Верховної Ради України та видання нормативних актів державного управління у цій сфері покладено на Кабінет Міністрів України.

Статті 5-7 Закону України „Про дорожній рух” [178] визначають компетенцію таких суб’єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму: органів виконавчої влади Республіки Крим, областей та міст Києва і Севастополя, органів районної виконавчої влади, міських, районних, селищних та сільських рад та їх

виконавчих органів. Правовий статус, порядок формування та основи функціонування вказаних суб'єктів визначаються Конституцією України [96] та законами України [169; 187; 212; 213]. Закон України „Про дорожній рух” безпосередньо вказує, що до компетенції зазначених органів належить: організація та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму (ст. 5); здійснення та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму (ст. 6); здійснення заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму (ст. 7). Розходження в обсягах компетенції щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму залежить саме від правого статусу суб'єктів, про що згадував Д.Н. Бахрах [15, с. 28].

Участь міністерств, інших органів виконавчої влади у забезпеченні безпеки неповнолітніх у дорожньому русі залежить від тих завдань, які покладені в основу їхнього створення та предмета відання. Центральні органи виконавчої влади, які в межах своєї компетенції забезпечують безпеку дорожнього руху, так чи інакше впливають на стан дитячого дорожньо-транспортного травматизму та його профілактику. Відповідно до ст. 11 Закону України „Про дорожній рух” [178] міністерства та відомства, що беруть участь у забезпеченні безпеки дорожнього руху, несуть відповідальність за виконання державних і галузевих програм у сфері дорожнього руху, видають нормативні акти про дорожній рух, що не суперечать законодавству про дорожній рух, сприяють підприємствам, установам та організаціям, що входять до їх складу, у здійсненні заходів щодо безпеки руху. Міністерства, інші центральні органи державної виконавчої влади та об'єднання, за дорученням Кабінету Міністрів України, можуть виконувати окремі функції міжгалузевого управління у сфері дорожнього руху (зокрема профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму) та його безпеки.

Розглянемо детальніше компетенцію центральних органів влади у сфері профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, виокремлюючи саме тих суб'єктів, які своєю діяльністю безпосередньо впливають на стан безпеки неповнолітніх у дорожньому русі. З огляду на те, що у країні поступово відбувається адміністративна реформа назви та сфери державного управління міністерств, комітетів і т.і. постійно змінюються. Для зручності ми будемо використовувати термін „спеціально уповноважений

центрального органу виконавчої влади” з тих або інших питань (у випадку посилання на нормативний акт назва міністерства надається у тому вигляді, який мав місце на час набрання чинності правового акту).

Насамперед необхідно назвати ті спеціально уповноважені центральні органи виконавчої влади, до завдань яких входить розв’язання конкретних питань, спрямованих на попередження дорожньо-транспортного травматизму та його негативних наслідків. Це Міністерство внутрішніх справ України, спеціально уповноважені центральні органи виконавчої влади з питань автомобільного транспорту, освіти, сім’ї та молоді, охорони здоров’я. М.М. Долгополова називає їх міністерствами, які здійснюють безпосереднє управління у галузі забезпечення безпеки дорожнього руху [63, с. 93-99]. Далі слід згадати про спеціально уповноважені центральні органи виконавчої влади з питань будівництва, комунального господарства, телебачення і радіомовлення. Ці міністерства, виконуючи основні свої функції, здійснюють побічний вплив на безпеку дорожнього руху [63, с. 99-102].

Що стосується МВС України, то до його компетенції входить коло питань щодо забезпечення безпеки дорожнього руху як в цілому, так і попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму зокрема; вжиття заходів до запобігання дитячій безпритульності та правопорушенням серед дітей [178; 192; 210;]. Головним органом, на який покладається забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, що входить до системи органів МВС України, є Державна автомобільна інспекція, серед завдань якої є запобігання дитячого дорожньо-транспортного травматизму [222].

Спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань автомобільного транспорту є провідним органом у системі центральних органів виконавчої влади, який забезпечує реалізацію державної політики у галузі транспорту і дорожнього господарства. Зокрема, на вказаний суб’єкт публічної адміністрації та органи, що входять до його складу певними правовими актами поклалися конкретні обов’язки щодо забезпечення безпечної участі дітей у дорожньому процесі та профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Деякі з цих обов’язків підлягали або підлягають виконанню разом з і іншими співвиконавцями – міністерствами, що надає нам змогу окреслити одночасно й інших суб’єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного

травматизму. Так п. 17 Комплексної програми запобігання дорожньо-транспортному, побутовому і дитячому травматизму... [185] покладав на Мінтранс, Міносвіти та МВС організувати навчання учнів шкіл і т.д. за програмами, які забезпечать отримання ними посвідчень на право керування мотоциклами й автомобілями. Додатково Кабінет Міністрів України доручав МВС, Мінтрансу та Мінюсту до 1 січня 1997 року підготувати пропозиції щодо визначення правового механізму впливу на керівників підприємств, установ та організацій усіх форм власності за незадовільну організацію ними навчання різних груп населення ПДР [206].

Особливої уваги заслуговують питання перевезення організованих груп дітей автомобільним транспортом. Спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань автомобільного транспорту України у зазначеному напрямку виконує такі функції: визначає порядок і умови організації перевезень пасажирів згідно з вимогами правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту; разом з спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань освіти, сім'ї та молоді України затверджує форму та порядок видачі відповідного дозволу на перевезення організованих груп дітей [171]; погоджує видачу дозволу на перевезення організованих груп дітей на відпочинок у міжобласному і в міжнародному сполученні [197]; визначає обсяг відповідних знань, які повинні мати пасажирські перевізники, водії та особи, діяльність яких пов'язана з наданням транспортних послуг [171], у зв'язку з чим Наказом Мінтрансзв'язку України та МОН України від 7 квітня 1998 року № 172/244 [204] було затверджено Типову програму підготовки та підвищення кваліфікації фахівців, діяльність яких пов'язана з наданням послуг пасажирського автомобільного транспорту; територіальні органи спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань автомобільного транспорту видають дозвіл на перевезення організованих груп дітей, спільно з ДАІ МВС України, а також з територіальними органами спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань освіти, сім'ї та молоді один раз на місяць здійснюють спільні перевірки стану перевезень організованих груп дітей [197].

Здійснення державного контролю на автомобільному транспорті покладено на Головавтотрансінспекцію, що діє у складі спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань

автомобільного транспорту України. Посадові особи Головавтоотрансінспекції у визначених нормативними актами випадках повноважні вживати відповідних заходів до автоперевізників: складати акти перевірки; робити певні відмітки автоперевізників; надсилати суб'єкту підприємницької діяльності листи з пропозиціями щодо усунення причин, які призвели до порушень тощо [198; 228; 231]. Постанови КМУ від 29 січня 2003 року № 143 „Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті загального користування”, яка регулювала зазначені відносини до набуття чинності Постанови КМУ від 8 листопада 2006 року № 1567 [198] передбачала перевірку автотранспортних засобів для встановлення виконання водієм вимог Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту під час перевезення організованих груп дітей. Чинний Порядок здійснення державного контролю на автомобільному транспорті такого підpunkту не містить.

Провідне місце спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань освіти України серед органів центральної влади у профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму визначене насамперед у ст. 20 Закону України „Про дорожній рух” [182]. Органи освіти забезпечують вивчення ПДР в усіх дошкільних, середніх загальноосвітніх і вищих навчальних закладах, професійно-технічних училищах, а також підготовку відповідних спеціалістів.

Крім зазначених вище обов'язків до компетенції спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань освіти щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму України разом із МВС України Державною програмою забезпечення безпеки руху на автомобільних дорогах, вулицях, міст, інших населених пунктів і залізничних переїздах на 2003-2007 роки [59] було віднесено: включення до Державного стандарту загальної середньої освіти та відповідних навчальних програм вивчення учнями загальноосвітніх навчальних закладів питань з безпеки дорожнього руху; розроблення навчально-методичного комплексу з безпеки дорожнього руху; розроблення сучасних навчальних програм для навчальних закладів системи загальної середньої і професійно-технічної освіти, що цілком відповідає повноваженням спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань освіти, закріпленим у ст. 12 Закону України „Про освіту” [218]. Крім того, у свій час, інші нормативно-правові акти до компетенції

спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань освіти з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму включали: проведення на місцях разом з МВС України та Державним комітетом з нагляду за охороною праці України оглядів роботи загонів ЮІР і змагань (конкурсів) серед юних велосипедистів “Безпечне колесо”; проведення разом з МВС України та Мінтрансв’язку України напередодні канікул у школах днів та тижнів безпеки руху дітей, а напередодні кожного нового навчального року – Всеукраїнської акції „Увага! Діти – на дорозі!”; координація роботи та забезпечення контролю разом з іншими центральними органами виконавчої влади за здійсненням заходів, пов’язаних із виконанням програми „Шкільний автобус”; проведення щороку разом із ДАІ МВС України, Міністерством України у справах молоді та спорту, Центральною радою Всеукраїнської спілки автомобілістів Всеукраїнських зльотів юних інспекторів руху та Всеукраїнських конкурсів серед команд КВН-ЮІР; організація роботи ЮІР на місцях [185].

У межах організації охорони праці під час навчально-виховного процесу на керівників закладів освіти покладаються обов’язки: організовувати профілактичну роботу щодо попередження травматизму серед учасників навчально-виховного процесу; організовувати розслідування нещасних випадків з учасниками навчально-виховного процесу, проводити аналіз причин та розробляти заходи щодо попередження травматизму. На викладачів, учителів, класоводів, кураторів груп, вихователів, класних керівників покладаються обов’язки: проводити профілактичну роботу серед вихованців, учнів щодо вимог особистої безпеки у побуті, у тому числі під час участі у дорожньому русі; брати участь у розслідуванні та здійсненні заходів щодо усунення причин, які призвели до нещасного випадку; проводити інструктажі з питань безпеки життєдіяльності, у тому числі – безпеки дорожнього руху [195].

Спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань охорони здоров’я, як центральний орган державної виконавчої влади, також входить до структури суб’єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму та його наслідків. Спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань охорони здоров’я здійснює медичне супроводження безпеки дорожнього руху, а саме: медичний огляд кандидатів у водії, забезпечення надання допомоги потерпілим унаслідок ДТП,

обстеження порушників правил дорожнього руху на предмет спроможності керувати відповідним транспортним засобом [178]. До основних завдань спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань охорони здоров'я належить: забезпечення реалізації державної політики у сферах охорони здоров'я; розроблення, координація та контроль за виконанням державних програм розвитку охорони здоров'я, зокрема, надання медичної допомоги; організація надання медичної допомоги в невідкладних та екстремальних ситуаціях; розроблення заходів щодо профілактики та зниження рівня інвалідності та смертності населення [193].

Деякі інші правові акти також можуть містити додаткові обов'язки та повноваження органів охорони здоров'я стосовно профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Так Національна програма „Діти України” 1996 року [214] містила вказівку МОЗ України розробити схему шляхів евакуації травмованих дітей з урахуванням ступеня травмування та необхідності надання висококваліфікованої допомоги; підготувати та видати довідку-пам'ятку про шляхи евакуації травмованих дітей за регіонами власникам транспортних засобів.

Спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади у справах сім'ї, молоді та спорту здійснює соціальну роботу з дітьми та молоддю, бере участь у формуванні та забезпеченні реалізації державної політики з питань сім'ї, дітей, молоді, демографічних процесів тощо [194; 227]. Наприклад, колишнє Міністерство України у справах сім'ї, молоді та спорту, відповідно до покладених на нього завдань, сприяє діяльності молодіжних, дитячих та інших громадських організацій, залучає їх у встановленому порядку до виконання державних програм і заходів стосовно сім'ї, дітей, молоді, в установленому порядку надає державну підтримку таким організаціям; забезпечує координацію заходів, спрямованих на організацію оздоровлення, відпочинку, дозвілля дітей та молоді; сприяє в межах своєї компетенції розвитку різних форм позашкільної освіти дітей, у тому числі за місцем їх проживання, та діяльності позашкільних навчальних закладів. Деякі конкретні аспекти діяльності (компетенції) цього міністерства та його органів щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, які здійснюються спільно з іншими органами державної влади, були зазначені раніше.

Спеціально уповноважені центральні органи виконавчої влади з

питань регіонального розвитку, комунального господарства та будівництва України є головними (провідними) суб'єктами публічної адміністрації у системі центральних органів виконавчої влади з питань забезпечення реалізації державної політики у сферах будівництва, містобудування та міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус). До комплексу повноважень зазначеного міністерства входить розробка та затвердження державних будівельних норм. Зокрема це може стосуватися розташування та будівництва навчальних закладів, навчально-ігрових комплексів, забудови житлових кварталів тощо.

Наступним суб'єктом профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму є спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань телебачення і радіомовлення України. Цей суб'єктами публічної адміністрації є спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади із забезпечення реалізації державної політики в інформаційній та видавничій сферах [221]. Діяльність щодо попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму щільно пов'язана із використанням можливостей радіомовлення та телебачення. Тому повноваження цього спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади України щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму періодично знаходять місце у різноманітних програмах усіх рівнів, які стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху або попередження травматизму серед населення. Насамперед, це організація або створення спеціальних навчально-ігрових телерадіопередач для дітей на центральних та регіональних каналах радіо та телебачення [59; 206], питання освітлення діяльності інших суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму у засобах масової інформації тощо. У Фінляндії з 1976 року Центральна організація з питань безпеки руху передає на одному з телевізійних каналів програми виховного характеру з дорожнього руху, призначені для дітей дошкільного віку, дітей 7-8 років і батьків [280, с. 15].

Перелік суб'єктів діяльності з попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму не є вичерпним і може бути розширений в інших нормативних документах за рахунок конкретизації поняття „зацікавлені міністерства, відомства, організації”. Такими документами можуть бути рішення регіональних органів виконавчої влади, місцевого самоврядування (насамперед регіональні програми),

галузеві програми, накази, вказівки міністерств, спільні міжвідомчі накази, статuti громадських організацій, матеріали Координаційної ради з питань забезпечення безпеки дорожнього руху при Кабінеті Міністрів України, аналогічних регіональних координаційних рад, а також матеріали науково-практичних конференцій з питань безпеки дорожнього руху.

У реалізації заходів для забезпечення безпеки дітей на дорогах ключове положення займають муніципальні органи, що займаються удосконалюванням дорожньої інфраструктури, забезпеченням застосування засобів безпеки перевезення дітей в автомобілях. Наприклад, центральною організацією безпеки дорожнього руху Фінляндії є організація „Лиикеннетурва”, заснована Урядом країни. Вона має статус державно-громадської організації. Її правління визначає загальну політику діяльності організації, керує бюджетом, сформованим, в основному, за рахунок відрахувань з обов'язкових страхових внесків власників транспортних засобів і членських внесків. Основна мета діяльності цієї організації – забезпечення безпеки дорожнього руху за допомогою навчання, виховання і пропаганди для вдосконалювання навичок безпечного поведіння на дорогах у всіх учасників руху, формування суспільної думки з найважливіших проблем профілактики ДТП, надання впливу на посадових осіб для розв'язання питань безпеки дорожнього руху [17]. Зазначеною організацією розроблена програма навчання правилам руху в школах, розділена на 4 частини з урахуванням різного віку дітей [280, с. 15].

Прикладом конкретного визначення кола суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму – „зацікавлених органів та організацій” є спільний наказ УВС м. Києва, Головного управління народної освіти Київського міськвиконкому, Головного управління культури Київського міськвиконкому, Виробничого житлоремонтного об'єднання Київського міськвиконкому, Київського міського територіально-виробничого об'єднання „Автотранспорт”, Київського виробничого об'єднання будівельного автотранспорту „Київбудтранс”, Київського трамвайно-тролейбусного управління, Київської міської Ради союзу автомобілістів УРСР, Київського міського комітету товариства Червоного Хреста від 5 травня 1991 року № 82/175/98/135/90/160/116/83/173 „Про проведення в місті Києві заходів щодо запобігання дитячому дорожньо-транспортному

травматизму у 1991-1995 роках”. Пункт 1 наказу наказував „Начальнику управління Державтоінспекції, начальникам районних відділів внутрішніх справ, завідуючим районними відділами народної освіти, генеральному директорові виробничого об’єднання „Кіновідеопрокат”, директорам парків культури і відпочинку, начальникам районних управлінь житлового господарства, директорам автотранспортних підприємств МТВО „Автотранспорт”, ВО „Київбудтранс”, начальникам трамвайно-тролейбусних депо, головам районних Рад союзу автомобілістів, головам районних комітетів товариства Червоного Хреста разом з керівниками підприємств і організацій, що є шефами шкіл, дитячих дошкільних закладів і середніх професійно-технічних училищ, керівникам секцій безпеки руху при районних штабах добровільних народних дружин організувати і запроваджувати в м. Києві у 1991-1995рр. щороку: огляд роботи загонів юних інспекторів руху...; дні безпеки дорожнього руху дітей... [225]”.

Що стосується галузевих програм, то можна навести приклад Галузевої програми щодо забезпечення безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах... Міністерства аграрної політики України [183], у якій на Департамент кадрової політики, аграрної освіти та науки Мінагрополітики України покладається обов’язок щодо вдосконалення профілактичної та освітньої діяльності у сфері безпеки дорожнього руху шляхом значного підвищення ефективності профілактики дорожньо-транспортного травматизму (вдосконалення у галузевих та загальноосвітніх навчальних закладах роботи із забезпечення безпеки дорожнього руху).

Крім того, компетенція органів або посадових осіб певних суб’єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму із розширеним колом заходів може знаходитися у розпорядчих актах цих суб’єктів – органів вищих за ієрархією. Так, щорічні накази Головного управління освіти та науки Донецької обласної державної адміністрації „Про посилення роботи з запобігання дорожньо-транспортного травматизму” (наприклад від 5 травня 2004 року № 280, від 21 червня 2005 року № 356 [223; 224]) і т.д. наказують начальникам (завідувачам) управлінь (відділів) освіти міських рад і райдержадміністрацій: на базі опорних шкіл, дошкільних закладів проводити семінари керівників, заступників з виховної роботи, методистів щодо вивчення ПДР та профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму; додатково ввести за

рахунок варіативної складової навчального плану до курсів ОБЖ та „Основи здоров`я” навчання дітей ПДР тощо.

Відповідно до ст. 13 Закону України „Про дорожній рух” [178] об’єднання громадян і громадяни мають сприяти державним органам у здійсненні заходів щодо безпеки дорожнього руху. Необхідно забезпечити залучення в профілактичну роботу інститутів громадянського суспільства - професійних асоціацій, союзів, фондів і т.д.

Одним із таких об’єднань є Всеукраїнська спілка автомобілістів. У Статуті цієї громадської організації, затвердженому Постановою з’їзду Української республіканської спілки автомобілістів від 8 грудня 1991 року (zareєстрованому у Міністерстві юстиції України 26 листопада 1992 року) закріплено, що в установленому законом порядку спілка сприяє загальноосвітнім школам у проведенні роботи щодо запобігання дитячого дорожньо-транспортного травматизму, прищеплення дітям навичок їзди на велосипеді, створенню куточків, навчальних класів та майданчиків з питань безпеки дорожнього руху, організації роботи загонів юних інспекторів дорожнього руху.

Значний внесок у профілактику дитячого дорожньо-транспортного травматизму робили члени спеціалізованих добровільних народних дружин. На сьогодні такого інституту громадських формувань не існує. Одночасно або раніше припинили роботу й інші суспільні об’єднання профілактичної спрямованості, діяльність яких регламентувалася правовими актами, затвердженими ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ. До таких формувань, що брали в минулому участь у профілактиці правопорушень неповнолітніми, дитячого дорожньо-транспортного травматизму відносилися оперативні комсомольські загони, загони юних дзержинців і юних друзів міліції, комісії сприяння родині і школі і т.д. Будь-яких нових суспільних формувань, що виконували б зазначені функції, створено не було.

Поряд з викладеним варто врахувати також, що окремі заходи із попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму можуть здійснюватися адміністрацією і трудовими колективами установ, організацій і підприємств згідно зі ст. 12 Закону України „Про дорожній рух” [178], іншими відомчими нормативними актами у порядку надання шефської допомоги окремим школам, дитячим дошкільним установам, професійно-технічним училищам, тощо. Різними юридичними особами, незалежно від форми власності, може бути надано спонсорську допомогу в підготовці і проведенні певних

профілактичних заходів як на місцевому, так і на державному рівнях. Також різні виробничі підприємства на комерційній основі виконують замовлення суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму з виготовлення продукції широкого вживання для дітей із використанням тематики профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Виконання подібних функцій перетворює такі установи, підприємства й організації на суб'єкти діяльності з попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Проведений аналіз нормативно-правових актів свідчить, що компетенція суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму не має належної правової визначеності та узгодженості, носить епізодичний характер. Існуюча умовно система органів і громадських організацій у сфері профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, не може установити функції цих структур, міру відповідальності і відповідну оцінку ефективності. Відсутня також нормативно визначена процедура взаємодії зазначених суб'єктів профілактики.

Отже, є необхідність у створенні цілісної системи суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму із визначеними і закріпленими в нормативних правових актах цілями, завданнями, основними напрямками діяльності та формально окресленою компетенцією, що служить необхідною умовою для встановлення адміністративно-правового статусу того чи іншого суб'єкта управління. З цією метою є логічним внесення змін та доповнень до законодавства (зокрема до законів, які розглядалися нами у попередньому розділі), як реакція на його неповноту. Ці доповнення мають містити визначення або нормативне закріплення заходів адміністративно-правової профілактики, які застосовуються основними суб'єктами дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Наявність розширеного кола суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, діяльність яких потребує узгодження, обумовлює заснування єдиного спеціального центрального виконавчого органу, який визначав би загальні тенденції державної політики у галузі забезпечення безпеки неповнолітніх учасників дорожнього руху, спрямовував та координував би діяльність інших суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, був ініціатором та

контролером реалізації цільових програм на території країни із зазначених питань.

За радянських часів координаційним центром роботи з профілактики нещасних випадків з дітьми в країні була Всесоюзна міжвідомча комісія зі зниження та попередження дитячого травматизму, заснована при МОЗ СРСР, а також подібні республіканські міжвідомчі комісії [286].

В Україні на сьогодні при Кабінеті Міністрів України формально існує Координаційна рада з питань безпеки дорожнього руху, яка є постійно діючим органом. Зазначений координаційно-дорадчий орган, на наш погляд, наділений достатнім обсягом компетенції (п. 3 відповідного Положення [191]) для координації державної політики у галузі забезпечення безпеки неповнолітніх учасників дорожнього руху.

Для формального визначення Координаційної ради з питань безпеки дорожнього руху центральним суб'єктом профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму необхідно до її основних завдань (п. 3 Постанови КМУ від 29 березня 2006 року № 388 [191]) додати такі підпункти: „визначення пріоритетних напрямків забезпечення безпеки неповнолітніх учасників дорожнього руху; координація діяльності органів виконавчої влади щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму; ініціювання, підготовка або участь у підготовці та сприяння реалізації цільових програм на території країни з питань профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму”.

Аналізуючи перелік прав Координаційної ради, можна впевнено сказати, що вона має достатньо можливостей для впливу на стан та розвиток профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, але на практиці фактично не працює.

3.3. Особливості діяльності підрозділів ДАІ МВС України у попередженні дитячого дорожньо-транспортного травматизму

Як було зазначено, діяльність щодо попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму здійснюється визначеною історично сформованою системою суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму і є невід'ємною складовою

частиною державної системи забезпечення безпеки дорожнього руху. Серед суб'єктів згаданої системи особливе місце належить Державтоінспекції МВС України.

ДАІ є однією з підсистем у системі органів внутрішніх справ, що у свою чергу утворює складову частину виконавчо-розпорядницького апарату державного управління. Тут Державтоінспекція виступає як об'єкт управління. Але у визначеній системі відносин, на думку В.В. Лук'янова, ДАІ виявляє такі властивості, тобто має такі функції, права й обов'язки, які дозволяють розглядати її як суб'єкт управління [122, с. 33].

Закон України „Про дорожній рух” (ст.ст. 52, 52-1) [178] на законодавчому рівні закріплює положення ДАІ як органа, що здійснює державний контроль у сфері дорожнього руху.

Положення „Про Державну автомобільну інспекцію МВС України” надає зазначеній службі певні права, необхідні для досягнення поставленої перед нею мети - зниження рівня дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Основними завданнями ДАІ з попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму 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 [222].

Власне кажучи, державний контроль у сфері дорожнього руху, профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму є діяльністю багатьох державних та недержавних структур (суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму). Профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму охоплює сфери охорони громадської безпеки, безпеки дорожнього руху, освіти, охорони здоров'я тощо. У зазначених сферах певні суб'єкти здійснюють адміністративно-правову діяльність, спрямовану на убезпечення дітей, навчання їх правил та норм безпечного поведіння на дорогах та у транспорті, створення безпечних та сприятливих умов для участі осіб віком до 18 років у дорожньому русі тощо.

Необхідність виокремлення ДАІ у системі інших суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, на думку В.Й. Развадовського, ґрунтується на тому, що правовий статус посадових осіб ДАІ відрізняється від правового статусу державних службовців органів державного управління. Як працівники міліції вони мають права та обов'язки, визначені статтями 10 та 11 Закону України „Про міліцію”, а як уповноважені особи ДАІ – спеціальні права та обов'язки, визначені Положенням про Державну автомобільну інспекцію МВС, іншими нормами чинного законодавства, які регулюють відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [240, с. 93].

Якщо розглядати державно-владні повноваження ДАІ у сфері забезпечення безпечної участі неповнолітніх у дорожньому процесі, то їх умовно можна розділити на три групи: а) за участю, в межах своєї компетенції, в реалізації державної політики щодо охорони дитинства; б) за організацією і здійсненням контролю і нагляду; в) за застосуванням заходів державного (адміністративного) примусу.

Участь ДАІ в реалізації державної політики щодо охорони дитинства полягає у забезпеченні безпеки дітей у дорожньому русі в будь-якій якості (пішохода, велосипедиста, пасажира, водія тощо). Повноваження за участю в реалізації державної політики щодо охорони дитинства включають:

- можливість участі у розробленні проектів законів та інших нормативних актів і документів, у тому числі правил, норм та стандартів, державних і регіональних програм забезпечення безпеки дітей у дорожньому русі;
- внесення пропозицій керівництву МВС України стосовно розроблення відомчих нормативних актів про дорожній рух (стосовно профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму), у тому числі разом з іншими центральними органами виконавчої влади, які після їх ухвалення є обов'язковими для центральних і місцевих органів виконавчої влади, підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання;
- узагальнення практики застосування законодавства з питань забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі безпеки такої категорії учасників дорожнього руху як неповнолітні, розроблення і внесення керівництву МВС України пропозицій щодо його вдосконалення;
- координація здійснення в Україні науково-технічних

розробок з питань забезпечення безпеки дітей у дорожньому русі та їх впровадження у практичну діяльність;

- вивчення та участь у впровадженні в Україні міжнародного досвіду з підвищення безпеки дітей на дорогах;
- участь у розробленні нормативів щодо створення безпечних умов для пересування найбільш уразливих учасників дорожнього руху – дітей тощо;
- організація і здійснення серед населення роз'яснення законів, інших нормативних актів з питань профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, використання для цього засобів масової інформації, а також власних видань, кіно-, відео- і друкованої продукції, проведення оглядів, конкурсів, змагань, сприяння організації вивчення громадянами, особливо неповнолітніми, Правил дорожнього руху.

Контрольно-наглядова діяльність як спосіб забезпечення законності є невід'ємною частиною діяльності державних інспекцій. Повноваження з організації та здійснення контролю і нагляду включають:

- здійснення контролю за дотриманням власниками транспортних засобів, а також громадянами, посадовими і службовими особами вимог Закону України „Про дорожній рух”, правил, норм та стандартів з питань забезпечення безпеки неповнолітніх у дорожньому русі.
- ведення в установленому порядку обліку і проведення аналізу дорожньо-транспортних пригод за участю дітей;
- аналіз умов та стану дорожнього руху на ділянках доріг і вулиць, до яких примикають або знаходяться поруч дошкільні, навчальні, позанавчальні, просвітницькі, культурні, спортивні та інші дитячі та юнацькі заклади, розроблення пропозицій щодо вдосконалення організації дорожнього руху у зазначених місцях та ділянках доріг та вулиць, внесення їх відповідним підприємствам, установам та організаціям для впровадження, контроль за їх виконанням;
- здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів, що використовуються для перевезення неповнолітніх, додержанням нормативів щодо їх експлуатації, утримання та ремонту;
- погодження поданих в установленому порядку маршрутів перевезення організованих груп дітей, порядок проведення

спортивних та інших масових заходів за участю неповнолітніх, які можуть створити перешкоди дорожньому руху;

- організація супроводження і забезпечення безпечного руху транспортних засобів, що перевозять організовані групи дітей.

Серед заходів адміністративного примусу умовно можна виокремити повноваження ДАІ із застосування попереджувальних заходів, запобіжних заходів (зупинення транспортних засобів, зокрема тих, що перевозять неповнолітніх, заборона їх подальшого руху тощо) та заходів відповідальності за порушення нормативно-правових установлень, що стосуються забезпечення безпечної участі неповнолітніх у дорожньому русі. Застосування заходів адміністративної відповідальності можна розглядати як один із засобів профілактики (попередження) дитячого дорожньо-транспортного травматизму, але який потребує подальшого правового розвитку та удосконалення.

У практичному здійсненні комплексу профілактичних заходів щодо попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму ДАІ МВС України використовує різноманітні форми і методи. Ефективність зазначеної роботи багато в чому залежить від їх правильного вибору, використання всіляких засобів правового, організаційного, технічного й іншого характеру. Умовою успішності і правильності вказаного вибору під час здійснення профілактичної діяльності є широке використання теоретичного і практичного досвіду у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, педагогіки, дитячої психології, соціології.

Профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму природно входить до широкого комплексу заходів забезпечення безпеки дорожнього руху, є невід'ємною частиною профілактичної роботи ДАІ. Проведений аналіз чинних та колишніх відомчих наказів та вказівок ДДАІ та МВС України, розпорядчих актів підрозділів ДАІ свідчить, що основними напрямками запобігання ДТП за участю дітей підрозділами служби є:

- організація 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, автоматесточок 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 ЮІР, керівництво їхньою діяльністю;
- організація 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, інших профілактичних заходів.

Для активізації роботи інших суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, залучення до цієї діяльності широкого кола державних і громадських організацій та громадян, а також привернення уваги населення до питань забезпечення безпеки неповнолітніх на дорогах та вулицях профілактичні заходи ДАІ повинні здійснюватися в умовах широкої гласності. Потрібно законодавчими ініціативами і зусиллями ЗМІ підняти громадську свідомість до належного рівня [144]. На виконання цього підрозділи ДАІ МВС України періодично інформують населення про конкретні ДТП за участю дітей, вказуючи при цьому місце скоєння ДТП, обставини пригоди, наслідки, а також основні причини їх виникнення [237]. Інформація про кожний випадок дитячого дорожньо-транспортного травматизму направляється у школи та органи освіти.

Під час проведення профілактичної роботи з попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму слід виходити з того, що основні зусилля повинні бути спрямовані працівниками ДАІ не тільки на дітей, а й на педагогічні колективи, які навчають неповнолітніх. Це пов'язано з тим, що в більшості випадків працівники ДАІ не мають педагогічної освіти, а також не можуть охопити співбесідами всієї кількості дітей. Найбільш виразно це виявляється у роботі з дітьми, що мають певні фізіологічні вади (глухота, сліпота, відсутність мовлення). Прикладами розвитку цього

напрямку є запроваджений у 2006-2007 навчальному році керівництвом ДАІ Вінницької області конкурс „Навчальний рік без ДТП” [303]. УДАІ Дніпропетровській області спільно з Центром зв'язків із громадськістю започаткували проведення низки добродійних акцій під назвою „Молоде покоління обирає безпечний рух” [140].

Здійснюючи роботу з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму співробітники ДАІ нерідко не звертають уваги на необхідність проведення подібних заходів у дошкільних установах. Сприяння дошкільним установам у профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму полягає у:

- наданні допомоги у складанні планів роботи, організації проведення практичних занять з дітьми із закріплення знань ПДР і навиків безпечної поведінки на дорогах;
- розробці рекомендацій щодо створення куточків безпеки дорожнього руху і автомайданчиків;
- проведенні занять з вихователями, роз'яснювальної роботи з батьками.

Необхідно зазначити, що основна кількість форм та заходів, які зараз використовуються Державтоінспекцією у профілактичній діяльності мають тривалий термін та пройшли певний історичний розвиток. Склалося так, що більшість з них були закріплені у наказах СРСР, наказі МВС України від 4 червня 1992 року № 321, спільному наказі Міносвіти України та МВС України від 25 грудня 1992 року № 226/733 [216], які втратили чинність. Враховуючи це, можна сказати що зазначені нормативні акти мали певні позитивні напрацювання. Але існування проблеми дитячого дорожньо-транспортного травматизму сьогодні та певні зміни, що відбуваються у суспільстві (розвиток технічного забезпечення, градація цінностей та стереотипів населення і т.д.) потребують перегляду спрямованості діяльності ДАІ щодо попередження ДТП за участю дітей, удосконалення існуючих форм та пошуку новітніх.

Заслуговує на увагу досвід та рівень організації профілактичних заходів, пов'язаних зі шкільними канікулами в Російській Федерації. У період зимових канікул (кінець грудня – початок січня) проводиться профілактичний рейд „Зимові канікули”, ведеться операція „Катушка” з ліквідації небезпечних гірок і полоїв (з листопада до березня) [25]. З третьої декади травня починається весняний етап Всеросійської операції під девізом „Увага – діти!”, завдання якої - підготовка дітей і підлітків до участі в дорожньому

русі у період літнього відпочинку [278].

В Україні перед кожними канікулами співробітниками ДАІ у школах проводяться Єдині дні безпеки дорожнього руху, у регіонах Росії та в Донецькій області України – наприкінці семестрів – тижні безпеки дорожнього руху [223]. Прикладом удосконалювання цих заходів є проведення ДАІ Донецької області з 15 до 31 березня рейду „Весняні канікули”. У ці дні також посилюється патрулювання силами ДПС ДАІ вулиць і перехресть, особливо в місцях проведення дитячих заходів. В усіх школах проводяться бесіди з безпеки дорожнього руху, конкурси малюнків, вікторини [76].

Відповідно поставлених завдань, робота з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму повинна проводитися протягом усього року в щільній взаємодії органів державної виконавчої влади, місцевого самоврядування, органів і установ освіти, охорони здоров'я, ДАІ. Дієвим заходом поєднання зусиль багатьох державних органів та населення є проведення широкомасштабних акцій, рейдів тощо.

Окремо слід додати, що цей напрямок роботи, а саме – проведення профілактичних акцій в нашій країні, має удосконалюватися. Перспективи розвитку зазначеної роботи не обмежені. Необхідно сказати, що проведення акцій охоплює широке коло громадськості, державних органів, установ, організацій, активізує додаткові матеріальні та духовні резерви, здійснює значний вплив на свідомість населення. Проаналізувавши досвід сусідніх країн, ми пропонуємо ввести у практику організацію та проведення таких профілактичних акцій, що мають позитивно впливати на зниження рівня дитячого дорожньо-транспортного травматизму, як: „На дорозі молодий водій”, „Дитина – пасажир”, „Ремінь безпеки”, „Юному пішоходові – світловідбиваючий флікер”, „Розкажіть один одному про ПДР”. Перелік та спрямованість (тематика) цих профілактичних заходів не є вичерпними. В умовах ринкової економіки та ліміту державного фінансового забезпечення, проведення подібних профілактичних заходів можна планувати та проводити спільно з комерційними компаніями, поєднуючи тематику забезпечення безпеки дорожнього руху з рекламою певної продукції, товарів, послуг тощо [38, с. 102; 235, с. 39-40].

На жаль, кожне літо кількість аварій за участю або з вини дітей зростає й, у цілому, складає 40-45 % від щорічної кількості таких ДТП [238].

Для здійснення широкої профілактичної роботи щодо запобігання дитячого дорожньо-транспортного травматизму напередодні та під час літніх шкільних канікул підрозділами ДАІ необхідно здійснювати такі заходи:

- спільно з органами освіти і науки в усіх загальноосвітніх навчально-виховних закладах проводити 19-25 травня Єдині уроки з безпеки дорожнього руху для дітей, використовуючи при цьому методичні рекомендації;

- спільно з органами місцевого самоврядування складати списки закладів літнього відпочинку та оздоровлення дітей. Затвердити графіки та проводити обстеження прилеглих територій поблизу оздоровчих закладів та маршрутів перевезення організованих груп дітей, уживати відповідних заходів реагування та забезпечувати контроль за усуненням виявлених недоліків;

- проводити закріплення працівників ДАІ за всіма закладами оздоровлення і відпочинку дітей та забезпечувати систематичне проведення в них профілактичних бесід. Надавати практичну допомогу в оформленні спеціальних стендів з безпеки руху тематичними плакатами та листівками в усіх закладах оздоровлення та літнього відпочинку школярів;

- проводити додаткові обстеження автотранспорту господарств усіх форм власності, які мають відповідний дозвіл та займаються перевезенням дітей. Про виявлені недоліки інформувати місцеві органи влади та ДДАІ МВС України, а також уживати заходів з усунення цих недоліків;

- з представниками ЗМІ проводити тематичні прес-конференції, брифінги з проблем попередження ДДТТ влітку та забезпечити постійне висвітлення цієї тематики в ЗМІ;

- задовольняти замовлення на супроводження спецавтомобілями ДАІ автобусів, що перевозитимуть організовані групи дітей до місць відпочинку й оздоровлення та у зворотному напрямку лише за умови наявності у замовників документів, передбачених Правилами перевезень організованих груп дітей [200]. Проводити постійний контроль за виконанням зазначеної постанови перевізниками;

- перед виїздами автобусів, задіяних для перевезення організованих груп дітей здійснювати додаткові перевірки їх технічного стану [177; 233].

Одночасно працівникам ДПС ДАІ під час нагляду за дорожнім

рухом необхідно посилювати увагу за поведінкою дітей на вулично-дорожній мережі, дотриманням перевізниками вимог та нормативів пасажирських перевезень, особливо перевезень автобусами груп дітей.

Щорічно на початку навчального року в Україні проводиться спеціалізований рейд „Увага! Діти - на дорозі!”.

Пропозицією є проведення довгострокової багатопланової профілактичної акції „Усією країною за безпеку дітей на дорогах!” (додаток В) у період з 17 травня до 26 вересня. Саме в цей період (з травня до жовтня) спостерігається найбільша кількість ДТП за участю дітей. До речі, подібна акція вже певний час успішно проводиться в Білорусі. Цей захід надає можливість сплановано та методично охопити профілактичним впливом неповнолітніх учасників дорожнього руху та інші верстви населення в період з наближення до літніх канікул, відпусток, період безпосереднього відпочинку та наближення початку нового навчального року; підготувати дорожні та інші інженерно-технічні умови для безпечного руху. Отже, зазначена акція нерозривно поєднує два важливі періоди в роботі з профілактики ДДТТ: закінчення та початок навчального року в навчальних закладах [38, с. 102].

Одним із напрямків запобігання дитячого дорожньо-транспортного травматизму з боку ДАІ є закріплення працівників служби за навчальними закладами на обслуговуваній території для проведення в них профілактичної роботи. Закріплення здійснюється за всіма дошкільними установами, школами, а також за установами організованого відпочинку й оздоровлення дітей (на час знаходження там дітей). Для більш раціонального закріплення можна враховувати місце проживання і побажання самих працівників ДАІ. При цьому закріплення проводиться за всіма працівниками підрозділу незалежно від напрямку їх діяльності, оскільки повноцінно охопити всі навчальні заклади виключно інспекторами профілактичної роботи не можливо. Враховуючи те, що „кураторство” щодо профілактичної роботи в закріплених закладах освіти та дошкільних закладах працівниками ДАІ має проводитися постійно, відповідні обов’язки було б доцільно включати до основних функціональних обов’язків (відповідно до посади). Аналіз практики зазначеного напрямку діяльності свідчить про те, що за межами профілактичного впливу залишаються такі заклади освіти як профтехучилища, технікуми. І поясненням цьому стає не тільки недостатня кількість особового складу підрозділів ДАІ,

а й принципові розбіжності у визначенні поняття дитячого дорожньо-транспортного травматизму, який охоплював осіб віком до 16 років. У зазначених навчальних закладах переважно навчаються особи віком 15-17 років.

У підрозділах ДАІ у спеціальному журналі здійснюється облік дитячого дорожньо-транспортного травматизму і, в першу чергу, ДТП, вчинених з вини дітей. Це проводиться для оперативного реагування на них. За фактами ДТП, вчинених через порушення ПДР неповнолітніми, а також у кінці року службою профілактичної роботи ДАІ готується інформація для відповідного відділу освіти, в якій аналізується стан дитячого дорожньо-транспортного травматизму і фактори, що його детермінують, даються рекомендації щодо поліпшення профілактичної роботи. Критерієм оцінки ефективності організації зазначеної профілактичної роботи є стан дитячої дорожньо-транспортної аварійності на території обслуговування, тенденції її зниження або зростання за певний звітний період. Умовами об'єктивності цього критерію є використання різноманітних показників (абсолютних та відносних), точність та сталість обліку випадків ДТП за участю дітей, неприпустимість фактів фальсифікації та перекручування фактичної інформації. Потребує подальшого розвитку та нормативного закріплення порядок проведення перевірок за фактами ДТП, у яких постраждали діти.

Зараз для перевірки організації роботи з попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму та виконання вимог ст. 20 Закону України „Про дорожній рух” [178] щодо навчання населення Правилам дорожнього руху в навчальних закладах працівниками ДАІ спільно з представниками органів освіти проводяться планові профілактичні обстеження. Планування таких заходів здійснюється, як правило, з розрахунку, щоб обстеженнями були охоплені всі навчальні заклади на обслуговуваній території не менше двох разів протягом навчального року, дитячі дошкільні заклади – не менше одного разу на рік. При цьому найбільше уваги приділяється навчальним закладам, де були раніше зареєстровані ДТП з вини дітей, найкрупнішим за кількістю осіб, що навчаються навчальним закладам, а також закладам, які розташовані поблизу аварійно-небезпечних ділянок вулиць і доріг. За наслідками обстежень складаються акти профілактичних обстежень. За фактами ДТП, вчинених з вини учнів, протягом 10 днів проводиться оперативне обстеження з подальшим складанням акту. Заходи, що проводяться в навчальному закладі, повинні

підтверджуватися розробками, сценаріями, записами в облікових журналах. В акті указуються позитивні і негативні сторони роботи, робляться висновки про стан організації профілактичної роботи. З урахуванням висновків даються пропозиції з поліпшення роботи із вказівкою термінів усунення недоліків. У пропозиціях повинні вказуватися конкретні і реальні заходи.

Під час проведення оперативного обстеження в обов'язковому порядку керівнику навчального закладу видається припис, визначаються терміни, протягом яких повинні бути виконані вказані заходи та дана відповідь у підрозділ ДАІ, що видав припис. Практика показує, що іноді під час видачі приписів директорам навчальних закладів працівники ДАІ припускаються певних помилок, внаслідок чого розпорядження не може бути виконано посадовцями з незалежних від них причин.

Основоположними умовами під час видачі припису повинні бути: 1) відповідність повноважень і компетенції посадовця запропонованим заходам; 2) реальність заходів як за термінами, так і за матеріальними можливостями навчального закладу. Тільки за умови дотримання вказаних принципів можна вимагати виконання припису. Під невиконанням припису треба розуміти таке (об'єктивний бік правопорушення, що передбачено ст. 128-1 КУпАП [88]): посадовець не вжив конкретних заходів до усунення виявлених порушень у встановлений Державтоінспекцією термін або не виконав його неналежним чином, не усунувши загрози безпеки дорожнього руху або виконав його не у встановлений термін.

У випадку, якщо дитина не відвідує навчальний заклад, працівник ДАІ проводить бесіду з батьками (опікунами) дитини, за результатами якої складає рапорт. За підсумками перевірки виконання закладами освіти ст. 20 Закону України „Про дорожній рух” складається довідка. Один примірник залишається в підрозділі ДАІ, другий – надсилається до відповідного відділу освіти.

Зазначені заходи не завжди досягають позитивного ефекту. Відсутність конкретної норми, яка б встановлювала адміністративну відповідальність посадових осіб за неналежну організацію роботи з профілактики ДДТТ та батьків (осіб, що їх заміщують) за неналежне забезпечення (у межах своїх можливостей) безпеки неповнолітніх на дорогах і вулицях значно зменшує вплив ДАІ на ці відносини. Це доводиться і соціологічним опитуванням.

Заслуговує уваги зарубіжний досвід боротьби з порушеннями

транспортної і дорожньої дисципліни неповнолітніми водіями і пішоходами в землі Баварія (Німеччина). Коли поліція виявляє порушення правил дітьми, вона надсилає на бланку-формулярі повідомлення на адресу школи або особи, що здійснює виховання неповнолітнього, про допущене порушення. Отримання повідомлення засвідчується підписом особи, на ім'я якої воно надійшло. Остання зобов'язана після вжиття заходів повернути його на первинну адресу, тобто в поліцію [128, с. 42-44].

Для широкого залучення школярів до участі в роботі, спрямованій на попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму, виховання у неповнолітніх пошани до професії працівника міліції, для організації позашкільної роботи в навчальних закладах за допомогою Державтоінспекції створюються загони ЮІР.

Організація оглядів загонів ЮІР, конкурсів КВН-ЮІР покладається на відповідні відділи освіти, підрозділи ДАІ, відділи у справах сім'ї, молоді і туризму, будинки дитячої і юнацької творчості, організації Співки автомобілістів України. Під час підготовки конкурсу необхідно враховувати, що згідно зі ст. 6 Закону України „Про дорожній рух” до компетенції органів міської та районної виконавчої влади відноситься фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Загони ЮІР створюються з числа школярів. Основними завданнями цих загонів є: попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму, порушень ПДР дітьми; вивчення правил безпечного поведіння на вулицях та дорогах, оволодіння навичками профілактики аварійності серед неповнолітніх; опанування навичками надавати першу медичну допомогу постраждалим у ДТП. Співробітники ДАІ зі свого боку надають консультативну, практичну та методичну допомогу в організації, розвитку та діяльності загонів ЮІР, підготовці загонів, команд; надають реквізити (елементи форменого одягу, жезли, дорожні знаки тощо) дія виступів, а також забезпечують супроводження автобусів з дітьми до місць проведення змагань і у зворотному напрямку. Найбільш досвідчені співробітники ДАІ входять до складу журі, яке оцінює такі конкурси та змагання.

Діяльність територіальних органів ДАІ: У(В)ДАІ ГУ(У)МВС України в АР Крим, областях, містах Києві та Севастополі; відділи, відділення ДАІ МВС України з обслуговування адміністративної території міста, району, району в місті базується на відповідних Типових положеннях про ці органи, затверджених наказом МВС

України від 5 грудня 2007 року № 458 [203].

Низка повноважень, окреслених у Типових положеннях, однаково застосовуються у різноманітних напрямках діяльності ДАІ, у тому числі й у забезпеченні безпеки дітей на дорогах. Деякі ж з них безпосередньо стосуються профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму: п. 7.13 Типового положення про відділ, відділення ДАІ з обслуговування адміністративної території міста, району... – „спільно з органами місцевого самоврядування, юридичними особами та іншими організаціями здійснює заходи з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму”; п. 7.28 та 7.30 Типового положення про управління, відділи ДАІ ГУ(У)МВС... – „організовує і здійснює серед населення роз'яснення законів, інших нормативних актів з питань забезпечення безпеки дорожнього руху, використовує з цією метою засоби масової інформації, а також власні видання, кіно-, відео- і друковану продукцію, проводить огляди, конкурси, змагання, сприяє організації вивчення громадянами, особливо неповнолітніми, Правил дорожнього руху”, „відповідно до чинного законодавства організовує і контролює здійснення заходів стосовно забезпечення безпеки дорожнього руху під час перевезення організованих груп дітей”.

Аналіз практичної діяльності обласних У(В)ДАІ свідчить, що ці структурні підрозділи також беруть безпосередню участь у здійсненні заходів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Відповідно до ч. 3 ст. 38 Закону України „Про автомобільний транспорт” [167] підрозділи Державтоінспекції мають погоджувати схему маршруту та розклад руху автобусів з дітьми. Але наказ МВС України від 5 грудня 2007 року № 458 не містить названих повноважень.

Підсумовуючи вищевикладене, можна зазначити, що особливість діяльності ДАІ у попередженні дитячого дорожньо-транспортного травматизму полягає у компетенції здійснювати, по-перше, надвідомчий контроль, тобто контроль за дотриманням норм, що стосуються безпеки неповнолітніх у дорожньому русі, всіма організаціями, незалежно від їхньої відомчої приналежності і форми власності, по-друге, розпорядницькі дії безпосередньо в процесі дорожнього руху, по-третє, брати безпосередню участь у проведенні заходів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Державтоінспекція є єдиним органом державного управління, що володіє такими правами у сфері убезпечення

неповнолітніх учасників дорожнього руху.

У системі методів адміністративно-правового регулювання профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму підрозділи ДАІ беруть участь як у заходах переконання, так і в заходах адміністративного примусу. Крім того, аналіз діяльності суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму свідчить, що заходи адміністративного примусу, які використовуються для забезпечення дітей у дорожньому русі, в переважній більшості застосовуються саме Державтоінспекцією.



РОЗДІЛ 4

ЗАХОДИ ПРОФІЛАКТИКИ ДИТЯЧОГО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ

4.1. Шляхи удосконалення профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму в сучасних умовах

Існує думка, що „попередження дитячих травм, як причини каліцтва, може і повинне проводитися за трьома основними взаємозалежними напрямками: соціальному, водійському і медичному” [234, с. 26; 283, с. 38].

Соціальний напрямок профілактики має на увазі виявлення передумов основних причин травматизму, типових обставин одержання дітьми ушкоджень від транспорту, що не можуть вивчатися тільки з медичних позицій, а вимагають аналізу соціальних аспектів життя і поведіння дітей у дорожньо-транспортному середовищі. Сюди відносять і наявність юридичного аспекту [285, с. 45]. До техніко-водійського напрямку віднесені питання використання пасивної безпеки (ремені і подушки безпеки, підголівники, спеціальні дитячі сидіння й утримуючі пристрої) удосконалення організації дорожнього руху, інформування учасників дорожнього руху, а також підготовленість, професіоналізм і дисциплінованість водіїв. Що стосується медичного аспекту профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, то, як указують автори: „Деякі подробиці чисто медичного характеру, що містяться в матеріалах і іноді удавані зайвими, є необхідними для повного розуміння змісту роботи, для сприйняття її важливості й актуальності” [284, с. 38]. Звертає на себе увагу той факт, що медики неодноразово акцентують увагу на необхідності ухвалювати не агітаційні рішення, а діючі, практичні заходи для профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Як вважає О.М. Якупов, наука та практика виокремлює три основні напрямки у розв’язанні проблеми аварійності: інженерно-

технічний, економічний та організаційний; навчально-виховний, пропагандистська та агітаційна діяльність; правове регулювання у забезпеченні безпеки дорожнього руху [295, с. 46].

Запропоновані класифікації основних напрямків профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, безумовно, заслуговують на увагу, і можуть бути використані для подальших досліджень.

Слід згадати, що подолання будь-якого негативного явища малоефективне без з'ясування причин та умов його виникнення та існування. У попередніх розділах ми стикалися з окремими проблемами, що існують у профілактичній діяльності щодо попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Розглядаючи фактори, що детермінують дитячу дорожньо-транспортну аварійність, нами було з'ясовано, що їх умовно можна поділити на суб'єктивні та об'єктивні.

До об'єктивних факторів ми віднесли недосконалість організаційного, інформаційного, правового, інженерно-технічного, медичного та матеріального забезпечення. Безумовно, певна профілактична робота проводиться, але існування великої кількості ДТП за участю дітей є незаперечним показником того, що цей вид діяльності потребує корінного удосконалення. На нашу думку, шляхи удосконалення мають бути зорієнтовані на усунення або нейтралізацію основних причин та умов (умовно кажучи, співпадати з основними видами об'єктивних факторів), що детермінують дитячий дорожньо-транспортний травматизм. На деяких з них ми зупинимось окремо.

Зростання аварійності і наявність проблеми дитячого дорожньо-транспортного травматизму вимагають вироблення і реалізації міжнародного співробітництва, довгострокової державної стратегії, створення відповідної системи профілактики. Необхідна координація зусиль держави і суспільства, концентрація центральних, регіональних і місцевих ресурсів, а також формування ефективних механізмів взаємодії органів державної влади, органів місцевого самоврядування, суспільних інститутів і недержавних структур при можливо більш повному врахуванні інтересів громадян. Розв'язання розглянутої проблеми, через розмаїтість і різноплановість профілактичних заходів, не може бути „звалене” на одну службу або відомство і вимагає комплексного підходу. Крім цього, існує потреба ефективного механізму координації дій державних і суспільних

органів, а також контролю за правильністю їхнього виконання.

Профілактика дитячої дорожньо-транспортної аварійності природно входить до складу широкого комплексу профілактичних заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також може розглядатися як складова частина суспільних відносин з охорони життя і здоров'я населення. Система попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму копіює недоліки загальної системи. Вона, зокрема, також як і державна і регіональна системи, не має ретельно продуманої функціонально необхідної структури, не забезпечена ефективними засобами навчання і виховання дітей різних вікових груп поведженню в дорожньому середовищі. У ній неточно визначене коло суб'єктів профілактики, їх права та обов'язки, освітні цілі тощо. Епізодичні заходи, не обов'язкові до виконання, реалізуються залежно від обставин, поза рамками необхідної високої відповідальності. Немає науково-методичного забезпечення, яке б розвивалося, враховуючи особливості дітей різних вікових груп; навчальні програми не мають нормативного статусу, тобто програм, що обов'язково виконуються, за повнотою і якістю; відсутня система оцінки якості освітніх та виховних процесів; немає висококваліфікованих кадрів і навіть вимог до них; бракує достатнього бюджетного фінансування, не визначено механізм самофінансування; ресурс громадськості використовується епізодично, а значить умовно; використовувані засоби розв'язання проблеми малоефективні, не відповідають її значимості і нерідко носять забарвлення кампаній – дорогих, з погано обґрунтованою доцільністю і без доказів ефективності впливу на рівень дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Отже, потрібне удосконалення організації або координації профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Розв'язанням цього завдання може стати розроблення державних та регіональних програм, створення спеціальних відомчих або міжвідомчих координаційних органів (рад, комісій, комітетів), дорадчих, науково-практичних органів (форумів, семінарів, конференцій). В розвитку цього напрямку заслуговує на увагу досвід Росії (досвід цієї країни береться не випадково, адже в силу історичних обставин Україна та Росія мають багато спільного в системі побудови та функціонування державних органів, транспортної інфраструктури, взаємовідносин у суспільстві, менталітеті тощо). Урядом Російської Федерації було розроблено

федеральну цільову програму „Підвищення безпеки дорожнього руху в 2006-2012 роках” [149], яка містить значний блок заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дітей на дорогах та профілактику дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

На місцевих рівнях також розробляються конкретні цільові заходи. Наприклад, Форум безпеки дорожнього руху „Безпека дітей на дорогах”, що відбувся у травні 2006 року в Санкт-Петербурзі [18].

В організаційний напрямок має входити і розвиток співробітництва між державами з питань забезпечення безпеки дітей на дорогах. Голова Парламенту Фінляндської Республіки П. Липпонен підкреслив, що зниження дорожнього травматизму – це одне з першочергових завдань, що ставить перед собою ЄС. Кожна країна повинна ухвалити необхідні закони, чіткі правила поведінки на дорогах, визначити міру відповідальності і контролювати цю роботу на державному рівні [18]. Наприклад, у Росії здійснюються „Спільні російсько-фінські проекти у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху”. Було зроблено акцент на необхідності співробітництва між державними установами, приватними компаніями і громадськістю для зниження числа жертв ДТП і реалізації програм партнерських проектів з безпеки дорожнього руху за участю державних, комерційних і некомерційних організацій.

Розвиток подібних взаємин необхідний і для України. У першу чергу це мають бути спільні проекти з Росією, Республікою Беларусь, Молдовою, Польщею, країнами Прибалтики, Румунією і т.д. Зараз Україна щорічно запрошує для участі у Всеукраїнському конкурсі КВН-ЮІР російські та білоруські команди. Однак спектр цього співробітництва необхідно всіляко розширювати. Розвиток таких взаємин може проводитися й у рамках Глобальних (тобто одночасно всіма країнами – членами ООН) тижнів безпеки дорожнього руху. Генеральна асамблея ООН сподівається, що проведення подібних міжнародних заходів приверне увагу керівництва країн і стане серйозною мотивацією для здійснення ними відповідних національних програм [299]. Корисною для України була б і участь (членство) у відповідних міжнародних організаціях: Міжнародна організація з запобігання дорожніх пригод – La Prevention routiere international (PRI), Міжнародна Дорожня Федерація – International Road Federation (IRF), Європейський Форум Науково-Дослідних Інститутів з Безпеки Дорожнього Руху (Forum of European Road Safety Research Institutes-FERSI), Глобальне Партнерство з Безпеки

Дорожнього Руху (Global Road Safety Partnership – GRSP). Співробітництво нашої держави з указаними організаціями надало б додаткові можливості у запобіганні дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Перспективи інтеграції України до ЄС висувують перед державною владою певні умови, серед яких є приведення суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху до міжнародних норм і стандартів. Однією з загальноприйнятих норм є застосування дитячих утримуючих пристроїв. За даними ВООЗ використання дитячих утримуючих пристроїв у транспортних засобах дозволяє знизити смертність серед дітей на 71%, а серед дітей старшого віку – на 54% [99; 164], за іншими даними „дитячі крісла” знижують ризик травмування дитини на 90% та запобігають трьом смертельним наслідкам з чотирьох [145]. Вже понад 40 років існує угода про забезпечення дитячої безпеки в автомобілі (прийнята в 1985 році у Женеві в рамках міждержавних відносин під егідою ООН) [99]. ПДР України містять норму, що забороняє перевезення дітей зріст яких менше 145 см або тих, що не досягли 12-річного віку – у транспортних засобах, обладнаних ременями безпеки, без використання спеціальних засобів, що дають змогу пристебнути дитину за допомогою ременів безпеки, передбачених конструкцією цього транспортного засобу; на передньому сидінні легкового автомобіля – без використання зазначених спеціальних засобів; на задньому сидінні мотоцикла та мопеда.

У Європі одночасно діють дві редакції Правил ЕСЕ R44, що регламентують вимоги до дитячих крісел (ЕСЕ R44/03, дійсні до 2009 року й ЕСЕ R44/04, що посилюють вимоги до властивостей безпеки дитячих утримуючих пристроїв). Зараз майже всі великі виробники (імпортери) орієнтуються на нові правила. Відповідно до норм Федерального закону Російської Федерації „Про технічне регулювання” цей стандарт носить добровільний характер. В Україні зазначені питання взагалі ніяк не урегульовані. З огляду на те, що Росія є одним з провідних імпортерів автомобілів на український ринок (ВАЗ, ГАЗ і т.д.), було б доцільно розробити спільний стандарт, що відповідає міжнародним вимогам до дитячих утримуючих пристроїв, якими оснащувалися б автомашини російського виробництва.

Варто звернути увагу на те, що якщо питання пасивної безпеки і профілактики ваги транспортних травм у дорослих сьогодні частково

вирішені і працюють (ремені і подушки безпеки, підголівники і т.д.), то спеціальні дитячі сидіння й утримуючі пристрої все ще є великою рідкістю і питання безпеки і профілактики травм залишаються відкритими.

Отже, варто до розділу 2 „Обов’язки та права водіїв механічних транспортних засобів” Правил дорожнього руху України внести доповнення щодо обов’язкового використання дитячих утримуючих пристроїв під час перевезення дітей дошкільного віку. Одночасно треба доповнити статтю 121 КУпАП „Порушення правил експлуатації транспортних засобів, правил користування ременями безпеки або мотошоломами” нормою, щодо адміністративної відповідальності водіїв транспортних засобів за порушення правил користування дитячими утримуючими пристроями. Таким чином, ми зможемо не тільки рахувати факти ДТП за участю дітей – пасажирів, зокрема, чи використовувалися дитячі утримуючі пристрої у таких випадках (пропозиції до розділ 1), а й примусово впливати на підвищення активності їх використання.

У сучасних умовах у великих містах значна частина проспектів, вулиць, і, насамперед, у знову споруджуваних мікрорайонах, є широкими магістралями, на яких відбувається велике число ДТП за участю дітей. Цей факт говорить на користь поділу транспортного і пішохідного потоків (збільшення кількості підземних пішохідних переходів, виділення на проїзній частині відособлених пішохідних, велосипедних доріжок і т.д.) і ставить цей містобудівний захід у число першорядних завдань інженерно-технічної і соціальної профілактики дитячих транспортних травм. Щорічно відбувається зростання інтенсивності руху транспортних засобів, у той час як збільшення пропускної здатності вулично-шляхової мережі значно відстає. Навіть у тих випадках, коли будуються нові вулиці і дороги або проводиться реконструкція, розширення існуючих – питання технічного забезпечення безпеки пішоходів, велосипедистів, у тому числі неповнолітніх, не знаходять свого відповідного відображення в таких проектах. Проведені у сфері організації дорожнього руху заходи, як правило, локальні, погано взаємопов’язані і не складають єдиної загальноміської системи. Для порівняння: у містах європейських держав Хартією про права пішоходів проголошене і здійснюється право дітей розраховувати на те, що міські умови полегшать їм можливість установаження соціальних контактів, а не навпаки [284, с. 42].

У місцях найбільш імовірної появи неповнолітніх на дорозі (райони розташування навчальних, дитячих дошкільних закладів, дитячих таборів відпочинку, дитячих ігрових майданчиків, парків культури і відпочинку і т.д.) крім установлення дорожніх знаків: попереджуючих – 1.33 „Діти”, 1.34 „Виїзд велосипедистів”, 1.39 „Інша небезпека (аварійно-небезпечна ділянка)”; обмежуючих – 3.29 „Обмеження максимальної швидкості”; інформаційно-вказівних – 5.30 „Рекомендована швидкість руху”, 5.31/32 „Житлова зона”/„Кінець житлової зони”, 5.33/34 „Пішохідна зона”/„Кінець пішохідної зони” необхідно більш широко використовувати й інші інженерно-технічні заходи як фізичного, так і психологічного стримування швидкості, залучення уваги водіїв, збільшення оглядовості проїзної частини і прилеглої території.

Найдієвіші, на перший погляд, заходи для зниження швидкості й аварійності – штучні нерівності – „хампи” або „лежачі поліцейські”, за деякими даними можуть знизити аварійність до 50%. Застосування зазначених засобів примусового зниження швидкості знайшло широке застосування як за кордоном, так і, останнім часом, в Україні. Однак, відповідно до досліджень деяких авторів в окремих випадках їхнє застосування дійсно знижує кількість наїздів на пішоходів, але різко збільшує кількість побіжних зіткнень, знижує пропускну здатність на ділянці дороги [100, с. 77]. Існують і заходи психологічного стримування швидкості, засновані на придушенні бажання водіїв рухатися з високою швидкістю (створення у водія відчуття в'їзду в зону з іншими умовами руху, створення візуального ефекту звуження ширини вулиці за рахунок виділення вертикальних елементів облаштуваності і зменшення площі перехрестя або збільшення площі пішохідного переходу за рахунок збільшення висоти і колірного виділення бордюрного каменя, покриття в зоні переходу або перехрестя і т.п. [100]). На прикладі досвіду Дніпропетровської області, можна рекомендувати нанесення на проїзній частині перед пішохідними переходами в районі шкіл розмітки (Правилами дорожнього руху України не передбачено) у вигляді силуету дорожнього знака 1.33 „Діти”, що дублює зазначений дорожній знак та додатково концентрує увагу водіїв. Зараз цей позитивний досвід набуває поширення і в інших містах України.

Вважаємо позитивним використання на проїзній частині перед наближенням до пішохідних переходів „рамблів” або „шумових смуг”. На сьогодні ці засоби застосовуються, в основному, на

магістралях (автомобільних дорогах, в'їздах (виїздах) у місто) з декількома смугами для руху в одному напрямку для залучення уваги водіїв. На наш погляд такі технічні заходи можуть бути альтернативою „лежачим поліцейським” (на ділянках доріг, де установка останніх не завжди доцільна) у районі можливої появи неповнолітніх.

Крім перерахованих заходів, спрямованих переважно на водіїв, необхідно не забувати і про дітей – учасників дорожнього руху. У місцях, де проходять основні маршрути неповнолітніх до дитячих дошкільних і загальноосвітніх установ („шкільні пішохідні переходи”), повинно бути забезпечено достатню оглядовість як для водіїв, так і для пішоходів. Це може бути забезпечено за рахунок підняття зони пішохідного переходу, облаштуваності зазначених місць опуклими оглядовими дзеркалами, заборони паркування в місцях примикання шкіл до проїзної частини і т.д.

Враховуючи те, що у багатьох випадках діти потрапляють у ДТП при виході на проїзну частину із-за транспортних засобів, що знаходяться з краю дороги у Великобританії в місцях примикання територій шкіл до доріг на поверхні проїзної частини уздовж бордюрного каменю наноситься розмітка „*School-keep-clear*”, яка забороняє паркування автотранспорту в зоні дії цієї розмітки. Дана розмітка являє собою згаданий напис, що наноситься з краю проїзної частини навпроти центрального виїзду з території учбового закладу і зигзагоподібних ліній з обох боків напису жовтого кольору. Подібні заходи заборони паркування транспортних засобів біля шкіл спрямовані на забезпечення максимальної оглядовості як для школярів так і для водіїв автомобілів [34].

Під час руху в темний час доби неосвітленими дорогами водій бачить тільки ту частину дороги, що освітлена фарами автомобіля. При цьому здатність очей до сприйняття світлових контрастів стає гірше, ніж при денному світлі. Тому виникає необхідність зробити пішоходів як можна більше видимими і помітними за рахунок збільшення відстані до моменту виявлення людини на дорозі. Саме засоби пасивної безпеки зі світловідбиваючих матеріалів допомагають пішим громадянам уникнути ДТП або скоротити кількість травм у їхньому результаті. Дослідження довели, що використання пішохідного світловідбивача зменшує ризик наїзду на пішохода у темний час доби на 85%. Цей метод знайшов широке застосування в іноземних державах, особливо в країнах північної

Європи, де ці питання знайшли й належну правову підтримку. У Великобританії під час руху на велосипеді велосипедисти повинні використовувати захисний велошолом і світловідбиваючі елементи: на ногах (у районі гомілковостопного суглоба – смужки) і пояс, або жилет (куртку) зі світловідбиваючими смужками).

Світловідбиваючі матеріали для забезпечення безпеки дітей починають одержувати поширення і в інших країнах колишнього СРСР, наприклад, в Латвії, Естонії, Росії, Білорусі.

У Правилах дорожнього руху Російської Федерації, Естонії містяться норми, що пропонують пішоходам при русі в умовах недостатньої видимості або в темний час доби по неосвітленим дорогам користуватися світловідбивачами або запаленими ліхтарями. Відповідно до внесених до закону про дорожній рух Фінляндії поправок велосипедисти повинні будуть їздити в шоломах, а пішоходи носити на одязі світловідбивачі [147; 291, с.12].

В Україні подібні заходи не набули ще загального поширення (наявні лише поодинокі факти), відсутня належна нормативно-правова регламентація використання світловідбивачів (добровільність або обов'язковість їхнього застосування), не визначено механізм розповсюдження.

Згідно з даними міжнародної статистики, переважна кількість ДТП виникає через помилки самих потерпілих (водіїв або пішоходів). Тому проблема забезпечення безпеки дорожнього руху виявляється не тільки технічною або організаційною, але значною мірою й психологічною [296, с. 60].

Щоб людина виконувала які-небудь вимоги, у неї повинна бути вироблена психологічна установка на постійне здійснення цих дій. Умовою правильного поведіння учасника дорожнього руху на дорозі є вироблення в нього установки на суворе дотримання правил руху [47, с. 29]. Нами неодноразово підкреслювалося твердження, що психофізіологічні і вікові особливості дітей багато в чому визначають їхнє поведіння на дорозі (суб'єктивні фактори дитячого дорожньо-транспортного травматизму). Отже, одним зі шляхів збереження життя і здоров'я учасників дорожнього руху є їх якісна підготовка до безпечної участі в дорожньо-транспортному процесі. Ряд авторів вважають, що необхідною умовою формування у дітей свідомого і відповідального ставлення до питань особистої безпеки на дорозі є виховання в них загальновизнаних моральних норм поведіння. Тобто, мова йде про культивування „транспортної культури”

суспільства: „...процес навчання Правилам дорожнього руху не можна відривати від виховання культури безпеки дорожнього руху. При цьому варто мати на увазі, що мета виховання полягає не в засвоєнні якихось особливих, заздалегідь відомих поглядів, а в розвитку здатності самостійно визначати свої дії і вчинки [282, с. 24]”. Завдання адміністративистів – визначити загальну стратегію цього процесу (форми, систему і принципи управління) і її нормативне врегулювання.

Для розв’язання проблеми якісної підготовки учасників дорожнього руху, насамперед неповнолітніх, до безпечної участі в дорожньому процесі необхідно створити цільову систему навчання населення безпечному поведженню на вулицях і дорогах.

Заслуговують на увагу дослідження О.М. Якупова. Відповідно до запропонованої схеми безперервної підготовки дітей в установах освіти до безпечної участі в дорожньому русі, роботу з неповнолітніми і старше (до схеми включені вікові категорії „старше 16 років” і „старше 18 років”) у зазначених установах було організовано залежно від їхнього віку, а не типу освітньої установи [294; 295; 298]. Серед „організаційно-педагогічних умов”, що сприяють, як вважає автор, ефективній організації педагогічного процесу такої підготовки варто виділити: організацію навчального процесу в загальному плані роботи навчального закладу; постійну взаємодію з соціально-педагогічним середовищем в організації і проведенні заходів, спрямованих на навчання і виховання учнівської молоді; створення в навчальних закладах кабінетів безпеки дорожнього руху з відповідним устаткуванням; фінансування потреб навчального процесу.

На сьогодні наявні певні випадки щільної взаємодії ДАІ МВС України з окремими загальноосвітніми навчальними закладами (спільні програми, які передбачають атестацію учнів на знання ними ПДР на різних етапах навчання) [302], але в межах держави комплексний системний підхід до розвитку цієї роботи відсутній. З огляду на це, сьогодні, існуюча практика „навчання” неповнолітніх нормам безпечної участі в дорожньому процесі, вимагає корінних змін. Не випадково Європейське бюро ВООЗ для зниження ДТП ухвалило низку рекомендацій, серед яких – введення спеціальних програм навчання з безпеки дорожнього руху для школярів [282, с. 28].

Плановані зміни повинні ґрунтуватися на глибокому аналізі і

динаміці стану дитячого дорожньо-транспортного травматизму, урахуванні особливостей сучасного стану і розвитку транспортної і міської інфраструктури, системи дошкільного, загальноосвітнього і професійного навчання і виховання, що існує, мати науково-практичне і методичне забезпечення з боку педагогічних, психологічних, юридичних наук і знань у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

І.А. Репік зазначає, що закономірності зміни „активності” дітей за віком та за категоріями учасників дорожнього руху вказують не тільки на недоліки в роботі з навчання дітей у поведженні на дорозі та попередженні ДТП, але і на напрямки, за якими має провадитися навчання дітей поведінці на дорозі [250, 251]. На його думку, спільними зусиллями зацікавлених організацій має бути розроблено та впроваджено Проект транспортного виховання дітей у дитячих дошкільних закладах і школах. Цей Проект має врахувати активізацію дітей у дорожньому русі зі збільшенням віку (залежно від того, як дитина стає тим чи іншим потенційним учасником дорожнього руху: пішоходом, велосипедистом, пасажиром тощо).

Необхідно розглянути досвід країн з низьким рівнем дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Японія з 1972 року використовує повсюдно в країні дитячі клуби безпеки для малолітніх дітей з постійною участю в клубній роботі їхніх батьків. Клуби реалізують суворо обґрунтовані і контрольовані річні навчальні програми за шістьма обов'язковими темами. Англія використовує аналогічні дитячі клуби – „тафті-клуби” з 1961 року. На регулярній і системній основі спеціально створене Королівське суспільство боротьби з аварійністю. Південна Корея використовує автошколи з обов'язковим обладнанням їх автоматизованими автодромами для навчання й автоматизованої, а, відповідно, об'єктивної екзаменації слухачів. В Ізраїлі без складання екзамену з ПДР випускникам шкіл не видаються атестати зрілості. В Сінгапурі дорожня поліція здійснює на бюджетній основі повсюдне навчання малолітніх і дорослих членів суспільства, щорічно веде заняття з 50 тисячами учнів 11-12 років у спеціально обладнаному парку дорожньої безпеки, проводить тижневі курси інтерактивного навчання дітей усіх початкових класів щодо навичок безпечного поведження на дорогах, реалізує двохетапну систему видачі прав водія. Німеччина використовує систему дитячих дорожніх центрів з комп'ютерними іграми, що навчають керувати автомобілем на різних дорогах, з

навчанням керуванню електромобілями, обов'язковим складанням поліцейському в четвертому класі іспиту на вело права, діє система майже щоденних занять поліцейських із дітьми в дитячих садках і школах. Фінляндія системно використовує багато ефективних прийомів організації роботи і, що особливо важливо, наукових досліджень з пошуку засобів попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму і т.п. У Фінляндії поліція бере участь у розробці планів щодо забезпечення безпеки на муніципальному рівні [102]. У Франції жандармерія має 10 дитячих автомобільних майданчиків, у розпорядженні яких знаходяться різні види навчальних транспортних засобів. [232, с. 94-103]. Робота на майданчиках ведеться за участю інструкторів з Національної жандармерії та Національної поліції.

Добре поставлена справа в Латвії, де вивчення ПДР введено в учбовий план як обов'язкові заняття і проводяться, починаючи з перших класів. Багато уваги приділяється позашкільній роботі з практичного закріплення одержаних знань. Не випадково в Латвії протягом останніх років зазначається найнижчий рівень дитячого травматизму серед країн колишнього СРСР.

Стан вітчизняної системи попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму через недоліки загальної системи забезпечення безпеки дорожнього руху не дозволяє поки що реалізувати наведений позитивний досвід і обмежує методичну роботу не системними розробками фахівців, і тим більше науковими розробками, а, в основному, збиранням і нагромадженням цього досвіду і досвіду, реалізованого в регіонах країни – це конкурси, олімпіади, вікторини і т.п.

З огляду на позитивний досвід країн Європи та Азії (Росія також упевнено рухається в цьому напрямку) необхідно організувати і розвивати мережу дитячих центрів безпеки дорожнього руху. Крім навчання дітей в установах освіти потрібні спеціалізовані установи з прищеплювання навичок поведінки на дорогах і вулицях неповнолітнім, їхнім батькам, педагогам шкіл і вихователям дитячих дошкільних установ. У таких центрах повинні працювати в тісному контакті з ДАІ на постійній основі фахівці, що мають достатній практичний педагогічний досвід і які знають особливості забезпечення безпеки дорожнього руху. Центри доцільно створювати як мінімум один на три–чотири райони (при ДАІ). Дитячі центри безпеки дорожнього руху могли би стати науково-методичними осередками для розробки інноваційних профілактичних проєктів.

Підтримка зазначених установ та заходів може здійснюватися з боку місцевих обласних адміністрацій, органів місцевого самоврядування, громадських формувань. У межах України на державному рівні необхідно передбачити створення чотирьох – п'яти регіональних комплексів безпеки дорожнього руху. Ці комплекси мали б служити базою для узагальнення наявного в регіоні досвіду з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, впровадження й апробації нових методів, форм, технологій, проектів профілактичної роботи, проведення регіональних конкурсів і оглядів КВН-ЮІР.

Одним із важливих елементів будь-якої діяльності є оцінювання її ефективності. Говорячи про ефективність профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, ми порівнюємо кількість та наслідки ДТП за участю дітей за аналогічні періоди. Але про вплив профілактичної роботи на зазначений стан ми можемо говорити лише взагалі. На сьогодні, в умовах ліміту матеріально-фінансового забезпечення оцінка ефективності того чи іншого профілактичного заходу (організаційного, технічного, інженерного, соціального тощо) є вкрай важливою, тому треба виходити на якісно новий рівень проведення цієї роботи.

Моніторинг профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, тобто формально визначена система збирання, обробки, збереження та аналізу інформації про стан дитячого дорожньо-транспортного травматизму, прогнозування його змін та розробки науково обґрунтованих рекомендацій для прийняття відповідних ефективних рішень. До сьогодні вказаний термін у вказаному визначенні (стосовно профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму) ні в науковій літературі, ні в практичній діяльності не має поширення. Моніторинг має проводитися як відносно всього комплексу профілактичної роботи, так і окремих заходів або компонентів. Наприклад, наводяться приблизні показники (у відсотках) зменшення випадків ДТП при застосуванні ДУП, світловідбивачів на одязі або „лежачих поліцейських”. Подібно до цього, необхідно розрахувати алгоритм оцінювання ефективності інших профілактичних заходів: наочна агітація, профілактичні співбесіди, навчання нормам дорожньої безпеки у закладах освіти тощо.

Безумовно, ефективність реалізації заходів визначається ступенем досягнення показників якими обрані скорочення числа осіб, що

загинули в результаті дорожньо-транспортних пригод, і кількості дорожньо-транспортних пригод з потерпілими. Але, крім цього моніторинг повинен давати оцінку соціально-економічної і бюджетної ефективності програм із забезпечення безпеки дорожнього руху, інших нормативних актів, профілактичних операцій, акцій, рейдів, і т. ін., враховувати думку населення.

Отже, шляхами або напрямками удосконалення профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму в умовах сьогодення є:

- створення системи пропагандистського впливу на населення для формування негативного відношення до правопорушень у сфері дорожнього руху;
- проведення пропагандистських кампаній, спрямованих на формування в учасників дорожнього руху (насамперед неповнолітніх) стереотипів законослухняного поведіння; забезпечення залучення до профілактичної роботи інститутів громадського суспільства;
- підвищення рівня активної і пасивної безпеки транспортних засобів; посилення контролю за наявністю, справністю і застосуванням засобів безпеки;
- підвищення рівня навчання дітей безпечному поведінню на дорогах (створення мережі сучасних дитячих автомістечок, спеціалізованих класів в установах освіти та окремих дитячих центрів (комплексів) забезпечення безпеки дорожнього руху, розробка нових ігрових форм навчання дітей ПДР);
- активне залучення неповнолітніх до профілактичної діяльності; удосконалення організації дорожнього руху, інженерних елементів і конструкцій вулично-шляхової мережі в місцях масового скупчення дітей (школи, дитячі і юнацькі оздоровчі заклади і т.д.);
- розробка організаційних і правових основ надання первинної медичної допомоги особам, які постраждали на місці дорожньо-транспортної пригоди, і навчання цьому працівників служб, що беруть участь у проведенні робіт на місці дорожньо-транспортної пригоди, а також учасників дорожнього руху;
- оснащення постів та автопатрулів ДПС ДАІ МВС України засобами надання первинної медичної допомоги;
- моніторинг профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, громадської думки з проблем дитячого дорожньо-транспортного травматизму;

- удосконалювання форм і методів міжнародної взаємодії у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Організація і практичне впровадження (здійснення) зазначених заходів повинне мати належну правову регламентацію і достатнє фінансування, носити системний і плановий характер. Для цього необхідна розробка цільових довгострокових програм на загальнодержавному і місцевому рівнях. Необхідність розробки і реалізації програми обумовлена такими причинами: соціально-економічна гострота проблеми; міжгалузевий і міжвідомчий характер проблеми; необхідність залучення до розв'язання проблеми центральних органів державної влади, регіональних органів державної влади, органів місцевого самоврядування і громадських інститутів.

Для ефективності та послідовності дій, удосконалення системи профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму доцільно розділити на декілька етапів, які мають бути відбиті у відповідній державній програмі.

Перший етап – це визначення кола (системи) суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, ранжирування їх залежно від компетенції та частки участі в попередженні дитячого дорожньо-транспортного травматизму; наділення додатковою нормативно закріпленою компетенцією.

Другий етап – це проведення науково-практичних досліджень окремих питань та аспектів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму; вивчення та апробація позитивного досвіду інших країн; розробка конкретних організаційних, психологічних та інженерно-технічних новацій запобігання дитячого дорожньо-транспортного травматизму (проектів системи навчання дітей безпечній участі в дорожньому процесі, інженерно-технічних заходів безпеки тощо).

Третій етап – це створення необхідної теоретично та практично обґрунтованої правової бази (правил, нормативів та стандартів) у сфері убезпечення неповнолітніх в дорожньому процесі, а саме: внесення доповнень та змін до законів, Правил дорожнього руху, Державних будівельних норм, Державної програми навчання, інших нормативних актів, розробка нових правових актів.

Четвертий етап – нормативне визначення джерел та шляхів фінансування профілактичних заходів.

П'ятий етап (практичний) – впровадження розроблених проектів

та моделей, проведення комплексних профілактичних заходів усіма суб'єктами профілактики, контроль за якістю їх проведення.

Шостий етап – проведення моніторингу профілактичної діяльності, аналіз стану дитячого дорожньо-транспортного травматизму, певних заходів, внесення коректив.

Основні напрямки профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму умовно можна об'єднати за такими видами: організаційні, соціальні, навчально-виховні та психологічні, правові, інженерно-технічні, медичні. Це надасть можливість мати досить повне, сучасне уявлення про профілактичні заходи, що дозволить ухвалювати не декларативні (формалізовані) а практичні адміністративні рішення, спрямовані на реальне зниження дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

4.2. Сучасні форми активізації участі дітей у профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні

Як було зазначено у попередніх розділах заходами профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму є конкретні цілеспрямовані дії суб'єкта (суб'єктів) публічної адміністрації або громадських формувань спрямовані на досягнення поставленої мети – забезпечити участь дітей у дорожньому русі.

Нагадаємо, що відповідно до ст. 20 Закону України „Про дорожній рух” „спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань освіти і науки забезпечує вивчення Правил дорожнього руху в дошкільних, позашкільних, загальноосвітніх, професійно-технічних навчальних закладах...”, а „Державтоінспекція Міністерства внутрішніх справ України, засоби масової інформації надають допомогу у проведенні профілактичних заходів і в навчанні різних груп населення Правил дорожнього руху” [178]

Багато фахівців у сфері освіти та у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху вважають, що тільки щільні зв'язки із установами, закладами освіти, а також засоби масової інформації можуть сприяти діяльності підрозділів Державтоінспекції щодо формування правильного (безпечного) поведіння дітей у дорожньому процесі. Це пояснюється, насамперед тим, що превентивні засоби боротьби з порушеннями ПДР з боку дітей у відношенні неповнолітніх учасників дорожнього руху мають суттєві законні обмеження. Отже, провідною

формою запобігання правопорушенням на дорогах, вулицях та у транспорті має бути лише активна роз'яснювально-виховна робота. При цьому однією з основних умов ефективності такої діяльності працівників Державтоінспекції є їх безпосередній зв'язок з закладами освіти та дитячими громадськими формуваннями, широке висвітлення таких заходів за допомогою преси, телебачення, Інтернету тощо. Виконуючи різні функції і маючи різну природу, підрозділи Державтоінспекції, органи освіти та засоби масової інформації повинні об'єднувати спільні зусилля з метою служіння суспільним інтересам у питаннях формування свідомості та транспортної культури учасників дорожнього руху, починаючи з дошкільного віку.

Поняття взаємодія використовується тоді, коли йдеться про взаємоузгоджену діяльність різного роду органів і організацій. Взаємодію прийнято розуміти у вузькому та широкому значенні. У широкому розумінні це співпраця, яка розкривається у спільних узгоджених діях, спрямованих на спільну мету, у взаємній допомозі під час вирішення завдань. У вузькому значенні взаємодія є планомірним здійсненням комплексу заходів у певній сфері, наприклад, у царині профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Взаємодію можна характеризувати у соціальному, філософському та управлінському аспектах. Взаємодія виникає там і тоді, де взаємозв'язок між суб'єктами об'єднаний спільною метою. Вона полягає не тільки у постійному взаємному впливі, а також під час використання взаємодіючими сторонами можливостей одна одної для досягнення власних цілей. Отже, під взаємодією підрозділів Державтоінспекції із установами та закладами освіти ми розуміємо такий стан взаємозв'язків, за якого вони справляють взаємний вплив один на одного та на відповідну сферу правовідносин з метою формування у дітей знань та навичок правильного поведіння в дорожньому русі.

Певні наукові дослідження, які були проведені з приводу вирішення проблеми дитячого дорожньо-транспортного травматизму, наприклад А.В. Горська [319], О.А. Козловська [320], О.Ю. Старцева [321] і т.д. за основу брали саме різноманітні форми та методи навчання дітей правилам та нормам поведінки у дорожньому русі, розглядаючи це питання у царині педагогічної діяльності. Важко не погодитися з цим, адже ще за радянських часів активне залучення

підлітків та молоді до участі у заходах з безпеки дорожнього руху входило до позашкільної освіти та пильно контролювалося на всіх рівнях виконавчої та партійної (на той час) влади.

Поза увагою науковців залишається питання особливостей та характеру адміністративно-правового урегулювання таких форм профілактичної роботи як проведення бесід та виступів у закладах освіти, дитячих закладах відпочинку, проведення вікторин, конкурсів, організація підготовки та змагань команд ЮІР та КВН-ЮІР, інших організаційно-виховних заходів.

А.О. Собакарь серед комплексу адміністративно-правових заходів запобігання аварійності на автотранспорті в Україні четверту частину з них відводить саме активним формам профілактичної роботи – проведення регіональних і загальноукраїнських конкурсів з метою висвітлення проблем забезпечення безпеки дорожнього руху, активізація діяльності загонів ЮІР тощо [322, с. 135-136]. Отже, за таких умов дослідження механізму адміністративно-правового регулювання провідних форм профілактичної роботи набуває особливої актуальності.

У другому розділі ми звертали увагу на те, що правове регулювання відносин з приводу забезпечення безпеки неповнолітніх учасників дорожнього руху в Україні здійснюється переважно за допомогою підзаконних нормативно-правових актів. Це, з одного боку, робить механізм правового регулювання більш динамічним та спроможним вносити своєчасні корективи у відносини, які регулюються. Але треба констатувати той факт, що навіть на рівні підзаконних правових актів регулювання заходів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму у нашій державі здійснюється не достатньо.

Нині механізм адміністративно-правового регулювання суспільних відносин розглядається як категорія, що виражає процес трансформації нормативності права в упорядкованість суспільних відносин, регульованих нормами зазначеної галузі права. Інакше кажучи, правові норми, що використовуються в адміністративному праві, як такі є статичними, а динамічності вони набувають саме за допомогою механізму адміністративно-правового регулювання [323, с. 119]. І.П. Голосніченко механізм адміністративно-правового регулювання пояснює як сукупність адміністративно-правових засобів, за допомогою яких здійснюється вплив на відносини, що виникають у процесі реалізації державної виконавчої влади, а його

структурні елементи визначає як норми адміністративного права, адміністративно-правові відносини, акти тлумачення норм адміністративного права й акти реалізації адміністративно-правових норм та відносин [324, с. 14].

Розглянемо стан правового регулювання профілактичних заходів щодо запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму в Україні. Провідною складовою частиною сфери правового регулювання є правові відносини, оскільки вони визначають його характер. Залежно від виду суспільних відносин застосовуються певні правові засоби регулювання, їх конструкції і системи, які найефективніше можуть здійснювати регулювання. Очевидно, що ці засоби залежать від об'єктивної природи самих суспільних відносин [325].

За ініціативою Державтоінспекції МВС України в країні щороку проводяться такі масштабні заходи профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму як акція (рейд) „Увага! Діти – на дорозі!”, всеукраїнські зльоти та змагання шкільних команд ЮІР та КВН-ЮІР, міжнародні змагання „Автогра за правилами «Безпека»” тощо. У проведенні таких заходів приймають участь деякі суб'єкти як державної адміністрації так і громадські організації. Відповідно такі відносини мають набувати характеру правових відносин і бути врегульованими нормами адміністративного права (оскільки відносини пов'язані із управлінською діяльністю).

Аналіз вітчизняної нормативно-правової бази свідчить, що на сьогоднішній день правове регулювання зазначених профілактичних заходів здійснюється лише на рівні актів реалізації адміністративно-правових норм: розпоряджень, вказівок, службових телеграм ДДАІ МВС України, МОН України, органів місцевого самоврядування тощо. Наприклад, розпорядження ДДАІ МВС України від 15 червня 2010 року № 119 „Про невідкладні заходи щодо попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму, посилення профілактичної роботи серед неповнолітніх у літній період” вимагає проведення додаткової профілактичної роботи з метою недопущення ДТП за участю неповнолітніх в літній канікулярний період; розпорядження ДДАІ МВС України від 07 серпня 2010 року № 150 „Про організацію та проведення заходів ХХХІV Всеукраїнського зльоту загонів ЮІР та ХІV Всеукраїнського фіналу шкільних команд КВН-ЮІР” – вжиття спільних організаційних заходів щодо проведення відповідних профілактичних заходів та забезпечення

безпеки дітей-учасників під час руху до місць проведення фінальних змагань.

Конкурси-рейди, акції та вікторини проводяться згідно з відповідними положеннями, затвердженими зацікавленими органами публічної адміністрації – суб'єктами профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Наприклад, Положення про проведення Всеукраїнського конкурсу-рейду „Увага! Діти – на дорозі!”, затверджене керівництвом МВС України та МОН України. Спільний наказ УДАІ ГУМВСУ в Донецькій області та управління освіти і науки Донецької обласної державної адміністрації № 163/62 від 19 березня 2009 року затверджує Положення про загін юних інспекторів руху загальноосвітнього навчального закладу тощо.

Закріплення відповідних пріоритетів у законодавчих або підзаконних нормативно-правових актах таких як державна програма відсутнє. Звідси виникають проблеми належного фінансування та системності контролю за якістю проведення таких необхідних форм профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Визначення таких заходів у законі (наприклад, стисло у ст. 20 Закону України „Про дорожній рух” або іншій окремій статті) або державній програмі (концепції) спонукало би суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму до діяльності за чинною нормою, надавало спрямування або векторізацію діяльності та змінювало ставлення зацікавлених органів (посадових осіб) до її результатів.

Надалі ми пропонуємо розглянути особливості основних заходів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, які проводяться Державтоінспекцією МВС України спільно з органами освіти.

4.2.1. Всеукраїнський конкурс-рейд „Увага! Діти – на дорозі!”

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!”.

Мета конкурсу-рейду: активізація 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.

Територіальні органи спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань освіти і науки у Автономній Республіці Крим, областях та містах Києві і Севастополі, Управління (відділи) ДАІ ГУМВС України в Автономній Республіці Крим, УМВС України в областях та містах Києві і Севастополі, організують та здійснюють на місцях такі заходи:

- обговорення за обов'язковою участю керівного складу Державтоінспекції на серпневих педагогічних нарадах та регіональних семінарах проблем щодо запобігання загибелі і травмування дітей під час автопригод з визначенням шляхів поліпшення засвоєння учнями норм безпечної поведінки в процесі дорожнього руху;

- проведення до 20 серпня поточного року обстеження ділянок вулично-дорожньої мережі, які прилягають до територій дитячих та навчальних закладів та якими проходять маршрути руху шкільних автобусів. Проведення моніторингу побажань педагогів та батьків щодо покращення організації дорожнього руху біля установ освіти. Узагальнена інформація за виявленими недоліками, а також пропозиції адміністрацій навчальних закладів направляються до місцевих органів виконавчої влади;

- участь у проведенні батьківських зборів, згідно з додатково розробленими графіками, на яких доводиться інформація про факти ДТП з дітьми, їх причини, а також особливості перевезення неповнолітніх автотранспортом. У подальшому при взаємодії з адміністрацією навчальних закладів, педагогами та батьками забезпечується їх сприяння у питаннях активної участі дітей у різноманітних конкурсах та акціях, оголошених ДАІ;

- проведення у першій декаді вересня Єдиних уроків з Правил дорожнього руху в загальноосвітніх навчальних закладах, згідно з додатково розробленими графіками закріплення особового складу ДАІ;

- надання методичної допомоги школам, дошкільним закладам в обладнанні (оновленні) куточків з безпеки руху. У співпраці із зацікавленими організаціями, підприємствами і установами (у т.ч. страховими компаніями) налагоджується випуск тематичної продукції і забезпечується її розповсюдження у закладах освіти;

- проведення конкурсів та виставок дитячих малюнків з безпеки дорожнього руху, виступів агітбригад загонів ЮІР, тематичних театралізованих уроків для молодших школярів за участі командам КВН-ЮІР, «АВТОГРИ»;

- організація спільних чергувань юних інспекторів руху з нарядами ДПС на територіях, прилеглих до загальноосвітніх навчальних закладів з метою попередження фактів порушень ПДР з боку учнів та їх батьків;

- проведення у трудових колективах підприємств автомобільного транспорту та місцях організованого зберігання індивідуального транспорту профілактичних заходів, спрямованих на забезпечення безпеки руху дітей, особливо під час перевезення їх автобусами;

- забезпечення несення служби особовим складом ДАІ в день святкування 1 вересня („Дня знань”) у районі навчально-виховних закладів, які розташовані в безпосередній близькості від проїзної частини;

- проведення тематичних прес-конференцій, а також широкої цілеспрямованої роз'яснювальної роботи серед усіх учасників руху за допомогою засобів масової інформації;

- проведення з 2 по 22 вересня поточного року в ДП МДЦ «Артек» чергових Всеукраїнського зльоту шкільних загонів ЮІР та Всеукраїнського фіналу шкільних команд КВН-ЮІР.

Загальна організація та контроль за проведенням конкурсу-рейду покладається на оргкомітет склад якого затверджується засновниками профілактичного заходу. Як правило до складу оргкомітету включаються керівники Департаменту Державтоінспекції МВС України, Департаменту загальної середньої та дошкільної освіти спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань освіти і науки, Голова Всеукраїнської спілки автомобілістів та інші посадові особи. В Автономній Республіці Крим, містах Києві та Севастополі, областях для координації рейду та відбору кандидатів від регіонів створюються місцеві оргкомітети до складу яких входять представники відповідних державних органів та громадських організацій.

Переможців Всеукраїнського конкурсу-рейду серед регіонів визначає оргкомітет на основі представлених з місць інформаційних довідок про проведену роботу, що сприяла недопущенню або значному зменшенню кількості ДТП з дітьми (додаток Г), тематичні

розробки проведення уроків та театралізованих заходів з безпеки дорожнього руху (електронна версія), копії газетних публікацій, відеозвіт (диски DVD). Матеріали повинні бути направлені до Департаменту ДАІ МВС України не пізніше 20 вересня поточного року.

Особи, які зробили вагомий внесок у проведення зазначеного заходу в регіонах і за рішенням оргкомітету стали переможцями Всеукраїнського конкурсу-рейду „Увага! Діти – на дорозі!”, запрошуються до міста Києва, де під час проведення прес-конференції з підбиття підсумків конкурсу-рейду нагороджуються цінними призами та подарунками від її організаторів. Переможці конкурсу-рейду на місцях визначаються та заохочуються відповідними оргкомітетами Автономної Республіки Крим, міст Києва та Севастополя, областей.

4.2.2. Всеукраїнський конкурс серед загонів Юних інспекторів руху

Загони юних інспекторів руху створюються з числа учнів загальноосвітніх та позашкільних навчальних закладів органами освіти та Державтоінспекції. Мета створення: залучення широкого загалу школярів до участі у роботі, спрямованій на запобігання дитячого дорожньо-транспортного травматизму, виховання у неповнолітніх поваги до професії працівника міліції, організації змістовного дозвілля школярів та молоді, виховання у них культурних та естетичних смаків.

Основними завданнями загонів ЮІР є:

- активна допомога школі у формуванні у дітей життєвої позиції;
- вивчення правил безпечної поведінки на дорогах та вулицях, оволодіння навичками проведення роботи по пропаганді Правил дорожнього руху;
- оволодіння вмінням надавати першу медичну допомогу постраждалим при дорожньо-транспортних пригодах.

Основні напрями роботи загонів ЮІР:

- 1) Проведення масової роз'яснювальної роботи по пропаганді правил дорожнього руху в школах, дитячих садках, позашкільних закладах з використанням технічних засобів пропаганди.

2) Участь в оглядах загонів ЮІР, конкурсах, змаганнях агітбригад, роботі дитячих кінолекторіїв, організації діяльності шкільних автоматичок безпеки дорожнього руху.

3) Організація роботи з юними велосипедистами.

4) Оволодіння технічними знанням.

Членами загону ЮІР можуть бути учні в віці от 10-ти до 15-ти років, виявили бажання активно приймати участь у роботі загону. Прийом у члени загону ЮІР проводиться на зборах загону. Навчання проводиться по програмі Державтоінспекції. По закінченню навчання юні інспектори руху здають заліки. Щоденне керування роботою загону ЮІР здійснюється штабом, вибраним на загальних зборах загону. Штаб із свого складу обирає командира, затверджує командирів відділень. Штаб ЮІР проводить свою роботу під керівництвом адміністрації учбового закладу або педагогічного працівника, співробітника ДАІ.

Діяльність загонів Юних інспекторів руху має такі напрями:

1) Інформаційна діяльність:

- організація шкільних радіопередач за результатами діяльності загону ЮІР, створення стендів «ЮІР в дії», стінгазети «Юний інспектор руху» та другої інформаційної діяльності;

- ведення документації загону: журнал патрулювання, планово-звітна папка, карта зони дій загону ЮІР в мікрорайоні.

2) Пропагандистська діяльність:

- організація профілактичної роботи по тематиці безпеки дорожнього руху, проведення бесід, вікторин, ігор, екскурсій, змагань, конкурсів КВН-ЮІР, тематичних свят, постановка спектаклів, агітбригад, участь у створенні та використанні в практичній діяльності наочної агітації та методичної бази для вивчення ПДР учнями.

3) Шефська діяльність:

- надання допомоги у створення авто майданчиків на території дитячих дошкільних установ, організація серед дошкільників конкурсів, малюнків з тематики безпеки дорожнього руху.

4) Юні інспектори руху загону беруть участь в забезпеченні безпеки дорожнього руху:

- участь (у супроводженні дорослих) в проведенні рейдів з метою недопущення порушень з боку дітей та підлітків Правил дорожнього руху, чергування на перехрестях в мікрорайоні учбового закладу в період масового руху дітей до школи та зворотно;

- випуск «Газет-блискавок» за результатами проведеної роботи;
- інформування адміністрації учбового закладу та батьків про факти порушень юними пішоходами та велосипедистами ПДР;
- організація практичних ігор;
- в створенні (під керівництвом дорослих) автомайданчиків на пришкольніх територіях.

Щороку Державтоінспекція МВС України разом із спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань освіти та науки, сім'ї та молоді, Всеукраїнською спілкою автомобілістів, Товариством Червоного Хреста України оголошує проведення конкурсу-фестивалю загонів Юних Інспекторів Руху. Конкурс-фестиваль загонів ЮІР є особисто-командною першістю серед учнів установ освіти області та проводиться на виконання ст. 20 Закону України „Про дорожній рух”, п. 2.2 Указу Президента України від 20 листопада 2007 року № 1121/2007 «Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху».

Всеукраїнський зльот загонів ЮІР проводиться у вересні-місяці у Міжнародному дитячому центрі «Артек» (сmt Гурзуф, АР Крим) участь у якому приймають 27 загонів ЮІР – переможці регіональних оглядів роботи загонів ЮІР, загони юних інспекторів руху з Росії та Республіки Беларусь, переможець другої «Автогри за правилами «Безпека» та одинадцятьоро команд КВН-ЮІР – переможців зональних конкурсів.

У рамках зльоту організовується проведення конкурсів: „Тематичний урок – Агітбригада”, „Теоретичні знання ПДР”, „Велостафета”, „Юний регулювальник”, стінних газет „Автоцивілка – це обов’язково”, презентацій фото-, відеозвітів „Разом з ДАІ – безпечніше”, а також полу-фінальної та фінальної гри КВН-ЮІР.

Районні, міські, обласні (регіональні) конкурси-огляди загонів ЮІР проводяться на місцях з ініціативи обласних Управлінь (відділів) ДАІ та територіальних органів спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань освіти та науки, сім'ї та молоді (міських, районних державних адміністрацій) та інших зацікавлених організацій.

Мета та завдання регіонального (області України, АР Крим, міст Київ та Севастополь) конкурсу:

- вдосконалення роботи щодо запобігання дорожньо-транспортним пригодам за участю дітей і підлітків;

- залучення школярів до участі у пропаганді серед однолітків правил безпечної поведінки на вулицях і дорогах;
- залучення учнів в загони юних інспекторів руху;
- прищеплювання неповнолітнім певних навичок безпечної поведінки на вулицях і дорогах;
- зниження рівня дитячого дорожньо-транспортного травматизму;
- виховання дисциплінованих учасників дорожнього руху.

Регіональний конкурс-фестиваль ЮІР проводиться в три етапи:

- 1 етап – створення і робота загонів ЮІР в установах освіти;
- 2 етап – районні і міські змагання серед загонів ЮІР;
- 3 етап – обласний фінальний конкурс-фестиваль (дата проведення – травень поточного року).

Загальне керівництво підготовкою і проведенням регіонального конкурсу здійснює оргкомітет, до складу якого входять представники ДАІ обласних територіальних органів освіти і науки, сім'ї і молоді, організації Всеукраїнської спілки автомобілістів, Товариства Червоного Хреста України.

Обласний (регіональний) конкурс-фестиваль ЮІР проводиться щорічно наприкінці навчального року (дату та місце проведення визначає оргкомітет, про що додатково інформуються зацікавлені органи публічної адміністрації та громадські організації (відділи освіти та науки, ДАІ області і т.д.). Проведення обласного фіналу покладається на головну суддівську колегію, затверджену оргкомітетом.

Учасниками фіналу регіонального конкурсу-фестивалю є команди – переможниці 2 етапу (міст і районів, районів у місті області або АР Крим, міст Києва та Севастополя)). Команда складається із учнів загальноосвітніх шкіл, ліцеїв, гімназій, вік яких 10-16 років. Склад команди – 10 учнів (хлопчики та дівчатка). Учасникам змагань бажано мати єдину командну форму ЮІР і спортивний одяг.

Команду супроводжує керівник команди – представник установи освіти і співробітник підрозділу ДАІ, який відповідає за організацію роботи з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Кожна команда надає в оргкомітет проведення фіналу обласного конкурсу-фестивалю наступні документи:

- завірену лікарем заявку на участь у змаганнях;

- для кожного члена загону ЮІР копію свідоцтва про народження і медичну довідку про відсутність інфекційних контактів;
- документи на перевезення організованих груп дітей згідно з вимогами законодавства.

Змагання загонів ЮІР обласного (регіонального) конкурсу-фестивалю проводяться за 7 етапами:

- 1) теоретичне знання Правил дорожнього руху – екзамен з ПДР України;
- 2) знання дорожніх знаків;
- 3) юний регулювальник;
- 4) фігурне водіння велосипеда ;
- 5) творчий урок – виступ «Агітбригади»
- 6) огляд-конкурс агітплакатів і їх захист.
- 7) надання першої долікарняної допомоги.

На етапах змагань результати визначають старші судді, визначені оргкомітетом. Підсумки обласного (регіонального) конкурсу підводить Головна суддівська бригада. Командна першість визначається відповідно до Положення за сумою балів отриманих командою на етапах змагань.

4.2.3. Всеукраїнський конкурс серед команд веселих і кмітливих юних інспекторів руху

Засновниками Всеукраїнського конкурсу КВН-ЮІР є МВС України, спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань освіти та науки, сім'ї та молоді.

Всеукраїнський конкурс КВН юних інспекторів руху є командною першістю серед учнів середніх навчальних закладів району, міста, району в місті, області, АР Крим, міст Києва та Севастополя та проводиться Державтоінспекцією областей, Департаментом ДАІ МВС України, органами освіти та науки, органами у справах сім'ї та молоді спільно з іншими суб'єктами публічної адміністрації та громадськими організаціями.

Мета конкурсу: залучення широкого загалу школярів до участі у роботі, спрямованій на запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму, прищеплення неповнолітнім поваги до професії працівника міліції, організації змістовного дозвілля школярів та молоді, виховання у них культурних та естетичних смаків, зміцнення дружніх зв'язків між командами КВН-ЮІР.

Всеукраїнський конкурс КВН-ЮІР проводиться в чотири етапи:

➤ 1 етап – проведення конкурсу на рівні району, міста, району в місті серед команд базових шкіл, строк проведення – протягом січня-лютого;

➤ 2 етап – проведення конкурсу на рівні АР Крим, м. Києва та м. Севастополя, областей серед команд-переможців районних (міських) конкурсів, строк проведення – березень-квітень;

➤ 3 етап – проведення зонального конкурсу серед команд-переможців регіональних (обласних) конкурсів, строк проведення – перша та друга декади травня;

➤ 4 етап – Всеукраїнський конкурс-фінал серед команд-переможців зональних конкурсів.

У конкурсі беруть участь команди КВН-ЮІР загальноосвітніх, професійно-технічних, позашкільних навчальних закладів та вищих навчальних закладів 1-2 рівнів акредитації. Склад команди – 15 підлітків віком не старше 17 років. Загальна чисельність регіональної делегації не повинна перевищувати 20 осіб, включаючи членів команди, їх керівника, працівника ДАІ, який їх супроводжує, музиканта або звукорежисера та водіїв.

Переможці районних та міських конкурсів отримують право брати участь в обласному фіналі, переможці обласних – у зональному, переможці зональних – у фіналі щорічного (номер римською цифрою за наростанням) Всеукраїнського конкурсу КВН-ЮІР, який відбувається у рамках Всеукраїнського зльоту ЮІР.

Організація відбіркових турів у місцях проведення конкурсу покладається на місцеві орган управління освітою, відділи (відділення) ДАІ, а також структурні підрозділи у справах сім'ї та молоді міських рад та райдержадміністрацій, обласний палац дитячої творчості, первинну організацію Співки автомобілістів. В їх компетенцію входить:

- визначення місця і часу проведення конкурсу;
- підготовка сценарію проведення і ведучого конкурсу;
- світлове і звукове забезпечення;
- організація умов для роботи журі;
- розповсюдження запрошень для організації глядацької аудиторії;
- робота зі спонсорами, нагородження команд-учасниць конкурсу;

- висвітлення проведення заходу в місцевих засобах масової інформації;
- вирішення інших питань, пов'язаних з підготовкою і проведенням конкурсу.

Конкурси у відбіркових турах проводяться у палацах (центрах) дитячої та юнацької творчості центральних міст.



ВИСНОВКИ

Результати проведеного дослідження дозволяють здійснити ряд загальних теоретичних висновків та обґрунтувати науково-практичні рекомендації стосовно адміністративно-правової профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму:

1. Дитячий дорожньо-транспортний травматизм (дорожньо-транспортний травматизм за участю неповнолітніх) – це сукупність усіх випадків ушкоджень у дітей (осіб віком до 18 років), які нанесені їм зовнішніми і внутрішніми частинами транспортного засобу, що рухається, в умовах і місцях (вулиця, дорога, автомагістраль, двір і т.д.), що вимагає дотримання ПДР учасниками дорожнього руху.

2. Дитячий дорожньо-транспортний травматизм багато в чому обумовлений психофізіологічними особливостями дитячого віку. Переважна кількість постраждалих припадає на дітей віком від 10-ти до 12-ти років.

3. Фактори, що детермінують дитячий дорожньо-транспортний травматизм, поділяються на суб'єктивні та об'єктивні:

- суб'єктивні фактори слід розмежувати на причини та умови, залежно від того, з чиєї вини сталася ДТП: з вини дорослих або через неправильне необережне поведіння неповнолітнього на дорозі;

- до об'єктивних факторів необхідно віднести недосконалість: організаційного, інформаційного, інженерно-технічного, медичного, матеріально-фінансового та правового забезпечення.

4. Профілактика (попередження) дитячого дорожньо-транспортного травматизму це нормативно визначена діяльність органів держави, 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.

5. Об'єктом профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму є:

- дитина, її поведінка у механізмі дорожнього руху;
- відносини, що складаються між суб'єктами профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, дітьми, їх батьками та іншими дорослими особами, дитячими колективами у сфері безпеки дорожнього руху.

6. Профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму здійснюється у загальному та індивідуальному видах.

Індивідуальна профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму поділяється на два підвиди:

- індивідуальна профілактика ДТП, у яких могли б постраждати діти через причини, не пов'язані з їхнім поведінням;
- індивідуальна профілактика ДТП, у яких могли б постраждати діти через своє неправильне поведіння.

7. Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму – це комплексна нормативно визначена діяльність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, освіти та охорони здоров'я формально визначеного кола суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, наділених відповідною компетенцією щодо убезпечення неповнолітніх учасників дорожнього руху, навчання їх безпечному поведінню на дорозі, усунення факторів, що детермінують дорожньо-транспортний травматизм.

8. Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму має розглядатися як сукупність методів переконання та примусу (зокрема його складових: адміністративно-запобіжних заходів, заходів адміністративного припинення, заходів адміністративної відповідальності (опосередковано)).

9. Суб'єктами адміністративно-правової 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.

10. До системи основних суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму слід віднести: Верховну Раду України; Президента України; Кабінет Міністрів України; міністерства та державні комітети, які беруть участь у профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму (зокрема, МВС України, спеціально уповноважені центральні органи виконавчої

влади з питань автомобільного транспорту, освіти, сім'ї та молоді, охорони здоров'я, регіонального розвитку, житлово-комунального господарства та будівництва, телебачення і радіомовлення), місцеві державні адміністрації, органи місцевого самоврядування, підприємства, установи, організації, громадські формування уповноважені здійснювати діяльність (брати участь) щодо забезпечення безпеки дітей у дорожньому русі).

11. Доцільно заснувати регіональні та місцеві дитячі центри безпеки дорожнього руху.

12. Особливість діяльності ДАІ у профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму полягає у компетенції: контролю за дотриманням норм, що стосуються безпеки неповнолітніх у дорожньому русі, всіма організаціями, незалежно від їхньої відомчої приналежності і форми власності; здійснення розпорядницьких дій безпосередньо у процесі дорожнього руху; безпосередньої участі у проведенні профілактичних заходів.

13. Розширити практику організацій та проведення профілактичних акцій, що мають позитивно впливати на зниження рівня дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Увести у практику проведення довгострокової багатопланової профілактичної акції „Усією країною за безпеку дітей на дорогах!” у період з 17 травня до 26 вересня, яка б нерозривно поєднала два важливі періоди в роботі з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму: закінчення та початок навчального року в навчальних закладах.

14. Для ефективності та послідовності дій, удосконалення системи профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму доцільно розділити на декілька етапів, які мають бути відбиті у відповідній державній програмі.

15. Доповнити Закони України „Про дорожній рух” та „Про освіту” новими статтями 20-1 „Профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму” та 24-1 „Організація в системі освіти навчання дітей безпечному поведженню на дорозі та профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму” відповідно.

16. До статті 6 „Право на життя та охорону здоров'я” Закону України „Про охорону дитинства” після абзацу „З цією метою держава вживає заходів щодо:” додати „забезпечення безпечної участі неповнолітніх у дорожньому процесі”.

17. Включити до змісту Базового компоненту дошкільної освіти

вимогу щодо прищеплення дітям з трирічного віку навичок безпечної поведінки на дорогах. Внести відповідні доповнення до статті 23 „Вимоги до змісту дошкільної освіти, його реалізація” Закону України „Про дошкільну освіту”.

18. До статті 5 „Організація охорони дитинства” Закону України „Про охорону дитинства” після абзацу „Місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування, відповідно до їх компетенції, визначеної законом, забезпечують:” додати „організацію та проведення заходів профілактики побутового, дорожньо-транспортного травматизму серед неповнолітніх”.

19. До статті 32 „Повноваження у сфері освіти, охорони здоров'я, культури, фізкультури і спорту” Закону України „Про місцеве самоврядування” в абзаці “власні (самоврядні) повноваження” додати такі підпункти: „контроль за організацією навчання різних соціально-вікових груп населення Правил дорожнього руху, планування заходів, пов'язаних із профілактикою його безпеки, та контроль за їх виконанням; здійснення та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму”.

20. До статті 22 „Повноваження в галузі науки, освіти, охорони здоров'я, культури, фізкультури і спорту, материнства і дитинства, сім'ї та молоді” Закону України „Про місцеві державні адміністрації” додати такий підпункт: „організація та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму”.

21. До статті 22 „Основні повноваження та напрями діяльності професійно-технічного навчального закладу” Закону України „Про професійно-технічну освіту” додати “здійснення заходів щодо профілактики дорожньо-транспортного травматизму за участю неповнолітніх”.

22. До частини 2 статті 11 „Дошкільний навчальний заклад та його повноваження” Закону України „Про дошкільну освіту” додати “здійснює заходи щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму”.

23. До статті 8 „Основні завдання позашкільної освіти” Закону України „Про позашкільну освіту” додати такі підпункти: „виховання у вихованців, учнів і слухачів транспортної дисципліни, формування та розвиток знань та навичок безпечного поводження на вулично-шляховій мережі; удосконалення існуючих та пошуки нових форм профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму;

здійснення інформаційно-методичного та організаційно-масового забезпечення роботи щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму”.

24. Статтю 184 Кодексу України про адміністративні правопорушення доповнити окремими нормами (частинами), які б передбачали відповідальність батьків та осіб, що їх заміщують за порушення дітьми ПДР, а також за порушення дітьми ПДР, що призвело до ДТП з встановленням більш суворих санкцій.

25. Доповнити Кодекс України про адміністративні правопорушення новою статтею (128-2), яка б установлювала відповідальність посадових осіб державних органів, установ, закладів за неналежне виконання обов'язків щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

26. Внести такі доповнення до назви та частини 3 статті 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення: назву статті викласти у такій редакції „Порушення водіями правил експлуатації транспортних засобів, правил користування ременями безпеки, мотошоломами або дитячими утримуючими пристроями”; частину 3 статті 121 Кодексу викласти у такій редакції „Порушення правил користування ременями безпеки, мотошоломами або дитячими утримуючими пристроями”.

27. Внести доповнення до Правил дорожнього руху (затверджених постановою КМУ від 10 жовтня 2001 року № 1306): підпункт „в” пункту 2.3 викласти у наступній редакції „на автомобілях, обладнаних засобами пасивної безпеки (підголовники, ремені безпеки, дитячі утримуючі пристрої), користуватися ними і не перевозити пасажирів, не пристебнутих ременями безпеки, а також дітей дошкільного віку без спеціальних дитячих крісел”.

28. Для формального визначення Координаційної ради з питань безпеки дорожнього руху центральним суб'єктом профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму додати до пункту 3 „Основними завданнями Координаційної ради є:” Постанови Кабінету Міністрів України від 29 березня 2006 року № 388 такі підпункти: „визначення пріоритетних напрямків забезпечення безпеки неповнолітніх учасників дорожнього руху; координація діяльність органів виконавчої влади щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму; ініціювання, підготовка або участь у підготовці та сприяння реалізації цільових програм на території країни з питань профілактики дитячого дорожньо-

транспортного травматизму”.

29. До пункту 15 (під час проведення рейдової перевірки перевіряється:) Постанови Кабінету Міністрів України від 8 листопада 2006 року № 1567 „Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті” додати підпункт: „виконання водієм вимог Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту під час перевезення організованих груп дітей”.

30. Внести доповнення до Типового положення про управління, відділи Державної автомобільної інспекції головних управлінь, управлінь МВС України в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві та Севастополі, затвердженого наказом МВС України від 5 грудня 2007 року № 458:

- підпункт 2 пункту 7.23. „Узгоджує:” викласти у такій редакції: „схеми маршрутів та розклади руху автобусів, які здійснюють перевезення пасажирів, під час обласних та міжобласних (у межах області) перевезень, а також організованих груп дітей”;

- додати пункт 7.45. „спільно з органами місцевого самоврядування, юридичними особами та іншими організаціями здійснює заходи з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму”.

31. До картки обліку ДТП та інструкції з її заповнення, затверджених наказом МВС України від 28 грудня 2005 року № 1242 внести такі доповнення:

- пункт 5 загальних положень викласти у такій редакції: „картки в паперовій формі і схеми ДТП до них складаються у двох примірниках, а у випадку травмування або загибелі дитини – у трьох. Один примірник зберігається в міськрайорганах внутрішніх справ чи підрозділах ДАІ МВС України, на території обслуговування яких трапилася ДТП, а другий – в управлінні (відділі) ДАІ ГУМВС України в Автономній Республіці Крим, місті Києві та Київській області, УМВС України в областях та місті Севастополі. У випадку складання третього примірника, вони накопичуються в окремій картотеці у відділі (відділені профілактичної роботи управління (відділу) ДАІ області.”;

- графі розділу 2.6. „Відомості про потерпілих” у випадку, якщо потерпілими є дитина заповнювати червоним кольором;

- у підпункті 2.6.7. поле „Ремінь безпеки, шолом” доповнити словами „дитячий утримуючий пристрій”, а для пішоходів,

велосипедистів та мопедистів - „наявність світловідбиваючих елементів в обладнанні або на одязі”.

32. Пункт 4.3. статті 4 „Зміст діяльності” Положення про психологічну службу системи освіти України, затвердженого наказом Міністерства освіти України від 3 травня 1999 року № 127 викласти у такій редакції: „Практичний психолог навчального закладу проводить психологічну експертизу і психолого-педагогічну корекцію девіантної поведінки неповнолітніх, готує висновок психологічного обстеження неповнолітнього за фактом ДТП, яка сталася внаслідок неправильної поведінки дитини-потерпілого”.

34. На вдосконалення правового регулювання відносин та уніфікації нормативно-правових актів у сфері профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму дисертантом пропонується проект Положення про профілактику дитячого дорожньо-транспортного травматизму, розроблений з урахуванням проведеного дослідження.



ДОДАТКИ

Додаток А

Кількість населення віком до 16 років та стан дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні за 1999-2007 рр.

Рік	Кількість населення віком до 16 років	ДТП за участю дітей	Загинуло дітей		Травмовано дітей	
			всього	із рахунку на 10 тис. чол.	всього	із рахунку на 10 тис. чол.
1999	<u>9571890</u>	5088	317	0,33118	5145	5,3751
2000	9144796	4632	317	0,34664	4609	5,0400
2001	8732619	4499	323	0,36987	4474	5,1233
2002	8315857	4052	289	0,34752	4010	4,8221
2003	7966055	4819	<u>351</u>	<u>0,44061</u>	4796	6,0205
2004	7664799	4728	291	0,37965	4856	6,3380
2005	7408288	<u>5228</u>	326	0,44004	<u>5393</u>	<u>7,2796</u>
2006	7218070	3558	208	0,28816	3421	4,7394
2007	7070963	4436	234	0,33093	4393	6,2127
Середні показники 1999-2007	8121482	4560	295	0,36384	4566	5,6611

ПОЛОЖЕННЯ

про профілактику дитячого дорожньо-транспортного травматизму

1. Загальні положення

1.1. Це Положення розроблено відповідно до Законів України „Про дорожній рух”, „Про охорону дитинства”, „Про автомобільний транспорт”, „Про молодіжні та дитячі громадські організації” для зниження кількості та наслідків дорожньо-транспортних пригод за участю дітей, визначає правові засади, завдання, види й порядок ведення профілактичної роботи щодо убезпечення неповнолітніх учасників дорожнього руху.

1.2. Під профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму розуміють нормативно визначену діяльність органів держави, 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.

1.3. Під дитячим дорожньо-транспортним травматизмом розуміють сукупність усіх випадків ушкоджень у дітей (осіб віком до 18 років), які нанесені їм зовнішніми і внутрішніми частинами транспортного засобу, що рухається, в умовах і місцях (вулиця, дорога, автомагістраль, двір і т.д.), що вимагає дотримання ПДР учасниками дорожнього руху.

1.3.1. Транспортними травмами є ті ушкодження, що діти одержують під час ДТП як від первинного удару по тілу, так і від повторно діючих сил.

1.3.2. До дитячого дорожньо-транспортного травматизму не належать ті випадки, коли дитина одержує травму, набігаючи на стоячий транспорт, або вдаряється об нього під час їзди на велосипеді, випадає з нерухомого транспортного засобу і випадки, коли дитина, не вступаючи в конфлікт з іншими транспортними засобами, падає з велосипеда (до останнього випадку не входять ті події, коли падіння відбувається внаслідок впливу сильного пориву

повітря, викликаного транспортом, що рухався поблизу).

1.4. Завданням профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму є:

- недопущення дорожньо-транспортних пригод за участю дітей;
- облік дорожньо-транспортних пригод за участю дітей та аналіз дитячого дорожньо-транспортного травматизму для встановлення сталих закономірностей у його виникненні та динаміці, виявлення причин та умов, що його детермінують;
- з'ясування та усунення причин і умов, що сприяють дитячому дорожньо-транспортному травматизму, запобігання порушень Правил дорожнього руху його неповнолітніми учасниками, а також правопорушень чи дій, що можуть призвести до скоєння ДТП за участю дитини іншими особами;
- створення сприятливих умов безпечної участі неповнолітніх учасників у дорожньому процесі;
- мінімізація негативних наслідків дорожньо-транспортних пригод для її неповнолітніх учасників.

1.5. Об'єктом профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму є:

- дитина, її поведінка у складному механізмі дорожнього руху;
- відносини, що складаються між суб'єктами профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, дітьми, їх батьками та іншими дорослими особами, дитячими колективами у сфері безпеки дорожнього руху.

2. Суб'єкти профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму

2.1. Суб'єктами профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму є органи держави, місцевого самоврядування (їх структурні підрозділи та посадові особи), підприємства, установи, організації, які уповноважені здійснювати діяльність (приймати участь) щодо забезпечення безпеки дітей у дорожньому русі, діючи з іншими суб'єктами профілактики у взаємодії або підпорядкуванні.

2.2. Профілактику дитячого дорожньо-транспортного травматизму здійснюють:

- 2.2.1. Верховна Рада України;
- 2.2.2. Президент України;

2.2.3. Кабінет Міністрів України;

2.2.4. Спеціально уповноважені центральні органи виконавчої влади;

2.2.5. Спеціальні надвідомчі органи:

Державтоінспекція МВС України;

Головна державна інспекція на автомобільному транспорті;

2.2.6. Місцеві органи виконавчої влади:

Рада Міністрів Автономної Республіки Крим, обласні, районні державні адміністрації та державні адміністрації міст республіканського підпорядкування;

2.2.7. Органи місцевого самоврядування:

обласні, міські, районні ради та їх відповідні виконавчі комітети;

селищні та сільські ради та їх виконавчі органи;

2.2.8. Спеціалізовані органи:

регіональні дитячі комплекси безпеки дорожнього руху;

дитячі центри безпеки дорожнього руху;

2.2.9. Інші суб'єкти:

дорослі та дитячі громадські організації та формування, колективи;

підприємства, установи, організації незалежно від форм власності, які разом зі своєю основною діяльністю беруть участь у профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

Водії, пішоходи та пасажери зобов'язані бути особливо уважними до особливої категорії учасників дорожнього руху – дітей.

3. Основні вимоги, що висуваються до профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму

Для максимального забезпечення поставленої мети профілактичні заходи повинні відповідати таким вимогам:

- дотримання законності під час їх проведення;
- повнота й достовірність статистичних та фактичних даних про стан дитячого дорожньо-транспортного травматизму та конкретні ДТП внаслідок яких постраждали діти, а також їх об'єктивна оцінка з урахуванням усіх установлених обставин;
- урахування психофізіологічних особливостей неповнолітніх учасників руху різних вікових категорій;

- урахування мінливої активності та особливостей поведження дітей залежно від пори року, дня тижня та часу доби;
- правильний вибір виду, форми та методу профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, ретельна підготовка профілактичного заходу;
- взаємодія та координація дій суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму під час планування та проведення профілактичних заходів.

4. Види, методи й форми профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму

4.1. Система заходів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму поділяється на:

- попередження ДТП, у яких могли б постраждати діти через своє неправильне поведження;
- попередження ДТП, у яких могли б постраждати діти через причини, не пов'язані з їхнім поведженням;
- мінімізація ваги наслідків транспортних ушкоджень.

4.2. Профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму, пов'язаного як з неправильним поведженням дитини на дорозі, так і через інші, не пов'язані з нею причини, здійснюється у загальному та індивідуальному видах.

4.3. 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.

4.3.1. Загальна профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму здійснюється у таких формах:

- інформування населення, зацікавлених міністерств, інших органів виконавчої влади та місцевого самоврядування про наявні обставини, що можуть сприяти виникненню ДТП за участю дітей, для вжиття заходів щодо усунення цих обставин;
- висвітлення в засобах масової інформації окремих аспектів

проблеми дитячого дорожньо-транспортного травматизму, його стану та причин виникнення для привертання уваги та поліпшення обізнаності населення у питаннях профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму;

- формування атмосфери свідомого виконання ПДР всіма учасниками дорожнього руху та відповідальності дорослого населення за безпеку життя та здоров'я неповнолітніх учасників дорожнього руху;

- проведення спільних нарад профілактичного напрямку уповноваженими посадовими особами суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму щодо покращення стану зазначеної профілактичної діяльності, підготовка планів спільних заходів;

- сприяння вивченню дітьми правил безпечної участі в дорожньому русі;

- сприяння розвитку форм активної участі неповнолітніх у забезпеченні безпеки дорожнього руху;

- проведення уповноваженими посадовими особами Державтоінспекції МВС України та спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань освіти України профілактичних та оперативних обстежень дитячих дошкільних та загальноосвітніх навчальних закладів;

- удосконалення організації здійснення перевезень організованих груп дітей;

- постійний облік автоперевізників, які здійснюватимуть перевезення організованих груп дітей;

- організація вільного часу та дозвілля дітей, запобігання безпритульності та бездоглядності неповнолітніх на дорогах та вулицях;

- створення сприятливих та безпечних умов в організації дорожнього руху для його неповнолітніх учасників;

- використання існуючих та створення нових технічних засобів пасивної безпеки та гарантії безпеки для неповнолітніх учасників дорожнього руху;

- підготовка навчальних програм та навчально-методичних матеріалів з навчання дітей різних вікових категорій правилам безпечного поведіння на дорогах та вулицях;

- підготовка відповідних фахівців з навчання дітей правилам безпечного поведіння на дорогах та вулицях;

➤ моніторинг профілактичної діяльності з попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

4.4. Індивідуальна профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму поділяється на два види:

➤ індивідуальна профілактика ДТП, у яких могли б постраждати діти через причини, не пов'язані з їхнім поведженням;

➤ індивідуальна профілактика ДТП, у яких могли б постраждати діти через своє неправильне поведження;

4.4.1. Індивідуальною профілактикою ДТП, у яких могли б постраждати діти через причини, не пов'язані з їхнім поведженням є заходи індивідуального впливу на свідомість і поведінку осіб (посадових осіб), дії яких безпосередньо або опосередковано можуть призвести до скоєння ДТП, внаслідок якої можуть постраждати неповнолітні учасники дорожнього руху.

4.4.2. Індивідуальною профілактикою ДТП, у яких могли б постраждати діти через своє неправильне поведження є заходи індивідуального впливу на свідомість і поведінку неповнолітніх осіб, дії яких можуть призвести до потрапляння останніх у ДТП.

4.5. Основними методами індивідуальної профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму є виховання та навчання, переконання і примус.

4.5.1. Метод виховання та навчання передбачає:

➤ ознайомлення дорослих та неповнолітніх осіб з вимогами Правил дорожнього руху, інших законодавчих актів у сфері безпеки дорожнього руху;

➤ прищеплення учасникам дорожнього руху навичок правильної поведінки на дорогах та вулицях;

➤ формування в особи почуття відповідальності за особисту поведінку як учасника дорожнього руху;

➤ формування почуття особистої відповідальності дорослих за безпеку життя та здоров'я неповнолітніх учасників дорожнього руху.

4.5.2. Метод переконання передбачає:

➤ роз'яснення особі, стосовно якої здійснюється профілактичний захід, необхідності дотримання правил, норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху;

➤ роз'яснення особі, стосовно якої здійснюється профілактичний захід, допущених нею помилок і порушень правил, норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху;

➤ засудження неправильної (протиправної) поведінки особи,

стосовно якої здійснюється профілактичний захід, та попередження про недопустимість такої поведінки надалі;

- вплив на свідомість особи, стосовно якої здійснюється профілактичний захід, для формування у неї поваги до існуючих правил, норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху;

- вплив на свідомість особи, стосовно якої здійснюється профілактичний захід, для формування у неї поваги до інших учасників дорожнього руху.

4.5.3. Метод примусу використовується лише в разі, якщо мета профілактики не може бути досягнута методом переконання, і полягає у застосуванні до особи, яка не дотримує або порушує вимоги чинних правил, норм, стандартів у сфері убезпечення неповнолітніх учасників дорожнього руху або дії якої безпосередньо або опосередковано можуть призвести до скоєння ДТП, внаслідок якої можуть постраждати діти, адміністративних, дисциплінарних або громадських заходів впливу, а в окремих випадках – в ініціюванні питання щодо притягнення винних осіб до інших видів відповідальності, передбачених законодавством.

До адміністративної відповідальності, як засібу профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, за порушення існуючих правил, норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху, можуть бути притягнуті лише особи, які досягли 16-річного віку в порядку, передбаченому Кодексом України про адміністративні правопорушення та іншими чинними законодавчими актами.

4.6. Індивідуальна профілактика ДТП, у яких могли б постраждати діти через причини, не пов'язані з їхнім поведінням здійснюється у таких формах:

- широкомасштабний агітаційно-профілактичний вплив щодо питань профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму на свідомість необмеженої кількості дорослого населення з використанням засобів масової інформації та наочної агітації;

- індивідуальна профілактична бесіда уповноважених осіб – суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, у тому числі: посадових осіб ДАІ (ДПС ДАІ) під час нагляду за дорожнім рухом; посадових осіб служб міліції громадської безпеки та членів громадських формувань під час охорони громадського порядку з дорослими учасниками дорожнього руху;

- видача та контроль за виконанням уповноваженими органами приписів щодо усунення порушень, норм та стандартів у сфері

забезпечення безпеки неповнолітніх учасників дорожнього руху посадовим особам на яких покладено відповідний обов'язок у межах компетенції;

➤ видача та контроль за виконанням уповноваженими посадовими особами Державтоінспекції МВС України та спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань освіти приписів, особистих доручень за результатами профілактичних та оперативних обстежень дитячих дошкільних та загальноосвітніх навчальних закладів;

➤ проведення, згідно з відомчими інструкціями, уповноваженими особами зацікавлених суб'єктів, профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму службових перевірок (розслідувань) за фактами ДТП, під час яких постраждали діти;

➤ повідомлення територіальними підрозділами (органами) спеціально уповноважених центральних органів виконавчої влади з питань освіти, науки, сім'ї, молоді та спорту під час підготовки перевезень організованих груп дітей до таборів відпочинку та інших оздоровчих закладів, а також проведення туристичних та екскурсійних подорожей (поїздок) відповідних підрозділів Державтоінспекції МВС України для вжиття заходів щодо посилення нагляду за рухом на маршрутах перевезень та розв'язання питання про супроводження колон автобусів спеціальними транспортними засобами;

➤ перевірка посадовими особами Головавтоінспекції та Державтоінспекції автотранспортних засобів, які здійснюють внутрішні перевезення пасажирів для виконання водієм вимог Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту під час перевезення організованих груп дітей;

➤ проведення уповноваженими особами Державтоінспекції МВС України, спеціально уповноважених центральних органів виконавчої влади з питань освіти, охорони здоров'я та інших зацікавлених суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму профілактичної роботи з батьками, в тому числі на батьківських зборах в закладах дошкільної та загальноосередньої освіти;

➤ проведення конкурсів – виставок наочних посібників, дидактичних засобів навчання дітей і підлітків Правилам дорожнього руху;

➤ проведення оглядів – конкурсів загальноосвітніх закладів

освіти на найкращу організацію роботи з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

4.7. Індивідуальна профілактика ДТП, у яких могли б постраждати діти через своє неправильне поводження здійснюється у таких формах:

- навчання дітей Правилам дорожнього руху в дошкільних, загальноосвітніх та професійно-технічних навчальних закладах, а також у родинях, починаючи з півторарічного віку;

- прищеплення дітям практичних навичок безпечного поводження на дорогах та вулицях з використанням куточків, класів з безпеки дорожнього руху, автомайданчиків, автомістечок, у дитячих центрах безпеки дорожнього руху;

- індивідуальна профілактична бесіда уповноважених осіб – суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, у тому числі: посадовими особами ДАІ (ДПС ДАІ) під час нагляду за дорожнім рухом; посадовими особами служб міліції громадської безпеки та членами громадських формувань під час охорони громадського порядку з неповнолітніми учасниками дорожнього руху, особливо з порушниками ПДР;

- проведення окремих профілактично-виховних заходів з учнями загальноосвітніх навчальних закладів, на яких надійшла інформація з органів (підрозділів) ДАІ про порушення ними ПДР;

- проведення практичними психологами навчальних закладів психологічних експертиз і психолого-педагогічної корекції девіантної поведінки неповнолітніх порушників ПДР, психологічних обстежень, діагностики девіантної поведінки дітей, які потрапили у ДТП через неправильне поводження на дорозі або вулиці;

- проведення в дитячих дошкільних, загальносередніх, професійно-технічних закладах освіти, закладах дитячого оздоровлення та відпочинку профілактичних бесід, занять за темою забезпечення безпеки дорожнього руху посадовими особами Державтоінспекції МВС України та іншими зацікавленими суб'єктами профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму;

- проведення серед дітей конкурсів, рольових ігор, вікторин, олімпіад на краще знання правил безпечної поведінки на вулицях та дорогах міст;

- проведення Всеукраїнських або регіональних (місцевих) конкурсів на створення галереї дитячого малюнку, дитячого твору

„Безпека дорожнього руху – запорука життя” тощо;

- організація на базі загальноосвітніх навчальних закладів, закладів позашкільної освіти та надання допомоги у роботі дитячого громадського формування „Юні інспектори руху” (надалі – ЮІР);

- організація та проведення місцевих, зональних та Всеукраїнських оглядів-конкурсів загонів ЮІР;

- організація та проведення місцевих, зональних та Всеукраїнських конкурсів команд КВН-ЮІР;

- організація чергування юних інспекторів руху разом з викладацьким складом та батьками на вулично-шляховій мережі в районі закладу освіти;

- проведення конкурсів – змагань серед юних велосипедистів „Безпечне колесо”.

4.8. Мінімізація ваги наслідків транспортних ушкоджень полягає у зниженні ваги наслідків транспортних травм – їх несприятливих наслідків (загибель дітей і їх каліцтво) – є основним і прямим обов'язком медичних працівників.

4.8.1. Для забезпечення надання допомоги дітям, які постраждали внаслідок дорожньо-транспортних подій, місцеві органи охорони здоров'я за погодженням з органами Державтоінспекції МВС України закріплюють за конкретними ланками автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів лікувальні заклади, в яких є відповідні фахівці, відділення або палати, що мають можливість цілодобового прийому, обстеження і лікування неповнолітніх потерпілих.

4.8.2. Посадові особи Державтоінспекції МВС України (ДПС ДАІ), що прибувають на місце ДТП, водії транспортних засобів, які перевозять організовані групи дітей та особи, що їх супроводжують мають володіти теоретичними навичками надання першої необхідної медичної допомоги, та, залежно від обставин та характеру травм, вжити всіх можливих заходів щодо швидшого доставлення неповнолітніх потерпілих до лікувальних закладів.

5. Дитячі центри безпеки дорожнього руху

5.1. Спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань освіти та науки, сім'ї, молоді та спорту та органами місцевого самоврядування створює систему дитячих центрів безпеки дорожнього руху (далі – ДЦ БДР).

5.2. Дитячі центри безпеки дорожнього руху ініціюють,

організують та беруть активну участь у навчанні дітей Правил дорожнього руху, проведенні профілактичних заходів, є науково-методичними осередками для розробки інноваційних профілактичних проектів.

5.3. Підтримка зазначених установ та заходів має здійснюватися з боку місцевих обласних адміністрацій, органів місцевого самоврядування, громадських формувань.

5.4. На державному рівні створюється чотири регіональних дитячих комплекси безпеки дорожнього руху у м. Києві – Північний, у м. Львові – Західний, у м. Донецьку – Східний, АР Крим – Південний (смт. Гурзуф «Артек»). Вищезгадані комплекси є базою для узагальнення наявного в регіоні досвіду з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, впровадження й апробації нових методів, форм, технологій, проектів профілактичної роботи, проведення зональних конкурсів і оглядів КВН-ЮІР.

6. Вивчення дітьми правил безпечної поведінки на вулицях і дорогах

6.1. Вивчення дітьми правил безпечної поведінки на вулицях і дорогах проводиться відповідно до Комплексної програми вивчення правил безпечної поведінки на вулицях і дорогах.

6.2. Уряд Республіки Крим, місцеві органи державної виконавчої влади та органи місцевого самоврядування керують діяльністю щодо навчання дітей Правил дорожнього руху.

6.3. Органи освіти забезпечують вивчення Правил дорожнього руху в усіх дошкільних, середніх загальноосвітніх і вищих навчальних закладах, професійно-технічних училищах, а також підготовку відповідних спеціалістів.

6.4. Прищеплення дітям навичок безпечної поведінки на дорогах розпочинається у дошкільних закладах з півторарічного віку. Навчання учнів Правил дорожнього руху проводиться за програмами, що забезпечують отримання посвідчення на право керування мотоциклом і легковим автомобілем у період навчання у школі, училищі. Особам, котрі навчаються водінню автомобіля, повинно бути не менше 16 років, а мотоцикла – 14 років.

Прищеплення практичних навичок безпечної поведінки на дорогах має здійснюватися з використанням куточків та класів з безпеки дорожнього руху, автомайданчиків (спортивних

майданчиків) дитячих дошкільних, загальноосвітніх навчальних закладів, професійно-технічних училищ, облаштованих автомобістечок, тренувально-технічної бази дитячих автоклубів, будинків (палаців) дитячої та юнацької творчості, дитячих центрів безпеки дорожнього руху.

6.5. Органи Державтоінспекції МВС України, засоби масової інформації надають допомогу відповідним органам у навчанні дітей Правил дорожнього руху.

7. Проведення конкурсів, рольових ігор, вікторин, олімпіад за тематикою щодо безпеки дорожнього руху

7.1. Основна мета проведення конкурсів, рольових ігор, вікторин, олімпіад – залучення широкого загалу дітей до участі у роботі, спрямованій на запобігання дитячого дорожньо-транспортному травматизму, привертання уваги дітей до Правил дорожнього руху, виховання дисциплінованих учасників дорожнього руху.

7.2. Зазначені профілактичні заходи, залежно від масштабів проведення, поділяються на всеукраїнські, обласні (регіональні), районні або міські (селищні), шкільні (в межах навчального закладу).

7.3. Підстави та умови проведення, критерії оцінювання та визначення переможців, терміни проведення конкурсу, рольових ігор, вікторини, олімпіади містяться у відповідному Положенні про проведення заходу, яке готується на підставі типових положень.

Фінансування зазначених профілактичних заходів здійснюється за рахунок коштів відповідних бюджетів.

7.4. Сприяти у проведенні конкурсів, рольових ігор, вікторин, олімпіад може необмежена кількість підприємств, установ, організацій незалежно від форм власності та господарювання.

8. Організація роботи юних інспекторів дорожнього руху

8.1. Об'єднання юних інспекторів руху (ЮІР) є дитячою громадською організацією, утворення та діяльність якої регламентується Законом України „Про молодіжні та дитячі громадські організації” та іншими нормативними актами. Основною організаційною формою діяльності ЮІР є загони та осередки, які створюються у закладах освіти, дитячих установах оздоровлення та відпочинку, діють на засадах добровільності, рівноправності їх

членів, самоврядування, законності та гласності.

8.2. Створення та діяльність загонів ЮІР є провідною формою активізації участі дітей у профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

8.3. Засновниками загонів (осередків) ЮІР можуть бути установи або заклади освіти, органи у справах сім'ї, молоді та спорту, охорони здоров'я, індивідуальні ініціативні фізичні особи за підтримки територіальних підрозділів ДАІ.

8.4. Завданнями ЮІР є:

- широка пропаганда Правил дорожнього руху серед дітей, виховання у них навичок дисциплінованої поведінки на вулицях і дорогах;

- активізація діяльності дітей – членів загонів ЮІР щодо запобігання порушенням Правил дорожнього руху школярами і дітьми дошкільного віку;

- навчання юних велосипедистів правил і навичок управління велосипедами;

- навчання юних учасників руху прийомів надання першої долікарської допомоги травмованим під час ДТП;

- популяризація серед дітей та молоді усвідомленого дотримання транспортної дисципліни.

8.5. Змістом діяльності ЮІР є:

- інформаційна діяльність щодо питань безпеки дорожнього руху;

- роз'яснювально-виховна робота серед дітей та батьків щодо безпеки дорожнього руху;

- шефська діяльність у закладах дошкільної освіти;

- патрульна діяльність, надання допомоги адміністрації закладів дошкільної та загальної освіти, працівникам ДАІ у профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму;

8.6. Основними формами діяльності ЮІР є:

- проведення бесід, виступів серед учнів школи (коледжу, ліцею);

- участь у патрулюванні та рейдах в районі навчального закладу для запобігання порушень з боку дітей і підлітків Правил дорожнього руху;

- улаштування та обладнання куточків або класів БДР у закладах освіти;

- загальношкільні та міжшкільні змагання, вікторини ігри,

олімпіади;

- проведення оглядів роботи загонів ЮІР;
- проведення конкурсів юних велосипедистів „Безпечне колесо”;
- участь у проведенні конкурсу-фестивалю ЮІР;
- створення та виступи команд КВН-ЮІР;
- участь у проведенні конкурсів команд КВН-ЮІР.

8.7. Конкурс-фестиваль загонів ЮІР та конкурс серед команд КВН-ЮІР є особисто-командною першістю серед учнів установ освіти. Загальне керівництво підготовкою і проведенням конкурсів здійснює оргкомітет, до складу якого входять представники ДАІ, освіти і науки, органів у справах сім’ї, молоді та спорту, організації Всеукраїнської спілки автомобілістів, організації Спілки Червоний Хрест тощо.

8.7.1. У конкурсі беруть участь загони ЮІР та команди КВН-ЮІР загальноосвітніх шкіл, ліцеїв, коледжів, ПТУ, Палаців дитячої та юнацької творчості. Склад команди – до 15 чоловік, віком до 17 років.

8.7.2. Всеукраїнські конкурс-фестиваль загонів ЮІР та конкурс серед команд КВН-ЮІР проводяться в 5 турів:

1 тур – з січня до березня проводиться у містах і районах областей. Переможці районних, міських конкурсів одержують право брати участь у добіркових турах обласного конкурсу;

2 тур (добірковий) – проводиться у березні. Число добіркових турів і кількість команд, що беруть участь у них, можуть бути змінені за рішенням оргкомітету обласного конкурсу, відповідно до кількості поданих заявок;

3 тур (обласний) – проводиться у квітні;

4 тур (зональний) – проводиться з квітня до травня. У зональному турі беруть участь команди-переможці обласних турів. П’ять команд-переможців зонального туру одержують право брати участь у фіналі Всеукраїнського конкурсу-фестивалю загонів ЮІР та Всеукраїнського конкурсу серед команд КВН-ЮІР;

5 тур (фінал) – відбувається в Міжнародному дитячому центрі «Артек» (АР Крим) у період з 31 серпня до 20 вересня щороку.

8.7.3. Команди-переможці Всеукраїнського фіналу конкурсу-фестивалю загонів ЮІР та КВН-ЮІР та їх учасники отримують призи та відзнаки організаторів і спонсорів конкурсу.

9. Перевезення дітей автомобільним транспортом

9.1. Перевезення дітей автомобільним транспортом здійснюється: у поодинокому порядку власниками транспортних засобів (фізичними та юридичними особами) або у загальному пасажиропотоку автотранспортом загального користування; перевезення організованих груп дітей.

9.2. Перевезення дітей дозволяється за умови забезпечення їхньої безпеки з урахуванням особливостей конструкції транспортного засобу.

Перевезення дітей до 12-річного віку в транспортних засобах, обладнаних ременями безпеки, повинна здійснюватися з використанням спеціальних дитячих утримуючих пристроїв, що відповідають вазі і зросту дитини, або інших засобів, що дозволяють пристебнути дитину за допомогою ременів безпеки, передбачених конструкцією транспортного засобу, а на передньому сидінні легкового автомобіля – тільки з використанням спеціальних дитячих утримуючих пристроїв.

9.3. Забороняється перевозити:

➤ дітей, зріст яких менше 145 см або тих, що не досягли 12-річного віку, – на передньому сидінні легкового автомобіля, мікроавтобуса (за відсутності спеціального дитячого сидіння) і на задньому сидінні мотоцикла;

➤ дітей до 16-річного віку в кузові будь-якого вантажного автомобіля;

➤ організовані групи дітей у темну пору доби.

9.4. До перевезення організованих груп дітей автомобільним транспортом (далі – груп дітей) відноситься одночасне перевезення групи з десяти і більше дітей.

9.4.1. Перевезення організованих груп дітей повинно здійснюватися із забезпеченням санітарно-епідеміологічного благополуччя, високого рівня безпеки та надійності транспортного обслуговування.

9.4.2. Перевезення груп дітей можна здійснювати в режимах як регулярних, так і нерегулярних пасажирських перевезень.

Регулярні та нерегулярні перевезення груп дітей здійснюють за умови узгодження маршруту та розкладу руху із замовником та місцевими органами Державтоінспекції.

9.4.3. Вимоги до перевезення організованих груп дітей.

9.4.3.1. Для перевезення організованих груп дітей замовником послуги призначається керівник, відповідальний за супроводження їх під час поїздки, а на групу з 30 і більше дітей призначається також медичний працівник.

9.4.3.2. Максимальна кількість дітей та супроводжуваних осіб під час перевезення автобусом не повинна перевищувати кількості місць для сидіння в ньому, передбаченої технічною характеристикою транспортного засобу та визначеної в реєстраційних документах на цей транспортний засіб.

9.4.3.3. Групи дітей повинні перевозити досвідчені водії транспортних засобів, які мають стаж керування автобусом не менше ніж п'ять років.

9.4.3.4. Під час перевезення в автобусі, мікроавтобусі організованої групи дітей спереду і ззаду задіяного для цього транспортного засобу обов'язково встановлюється згідно з вимогами підпункту "в" пункту 30.3 Правил дорожнього руху розпізнавальний знак "Діти".

9.4.3.5. Перевезення організованих груп дітей колоною з п'яти і більше автобусів здійснюється за умови супроводу відповідними територіальними підрозділами Державтоінспекції.

9.4.4. Порядок організації перевезення груп дітей визначається Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, Правилами дорожнього руху та іншими нормативно-правовими актами.

9.4.5. У разі настання несприятливих погодних і дорожніх умов, виходу з ладу автобуса, виникнення загрози безпеці руху, а також погіршення стану здоров'я водія необхідно припинити рух із повідомленням про це перевізника, який повинен вжити заходів для доставки дітей до кінцевого пункту маршруту, заміни автобуса, водія.

10. Фінансування заходів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму

10.1. Фінансування заходів, передбачених положенням, а також інших заходів щодо забезпечення безпечної участі дітей у дорожньому русі здійснюється за рахунок коштів державного бюджету, відрахувань міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади та об'єднань, місцевих бюджетів, позабюджетних коштів і фондів.

Додаток В

Пропозиції щодо впровадження Всеукраїнської профілактичної акції „Усією країною за безпеку дітей на дорогах!”

З 17 травня по 26 вересня щороку Державтоінспекції МВС України разом із зацікавленими відомствами та громадськими формуваннями пропонується проводити Всеукраїнську профілактичну акцію „Усією країною за безпеку дітей на дорогах!”.

Мета акції: профілактика дорожньо-транспортного травматизму за участю дітей і підлітків, залучення уваги громадськості до актуальних проблем безпеки дітей на дорогах;

Акція проводиться в 4 етапи:

1 етап – з 17 по 30 травня - інформаційно-роз'яснювальний.

У даний період проводиться щоденна масова інформаційно-роз'яснювальна робота серед населення через засоби масової інформації й агітацію на підприємствах, у трудових колективах, сільській місцевості, у навчальних і дошкільних установах.

Співробітниками Державтоінспекції і інспекції у справах неповнолітніх проводяться виступи на батьківських зборах, у навчальних закладах з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму перед початком літніх канікул, дітям роз'яснюються Правила дорожнього руху для пішоходів, велосипедистів, мотоциклістів, приводяться або наочно демонструються з використанням плакатів, мультимедійних або відеоматеріалів основні аварійні ситуації під час яких діти найчастіше потрапляють у ДТП.

Роз'яснюються причини і наслідки ДТП за участю дітей, способи попередження таких подій і принципи безпечного поведіння учасників дорожнього руху, нові технології в забезпеченні безпеки дітей на дорозі (застосування світловідбиваючих матеріалів), принцип їхньої дії, способи розміщення для більшої ефективності, місця реалізації. Особлива увага при цьому приділяється дотриманню водіями п.2.3 в), г) ПДР (... бути пристебнутим і не перевозити пасажирів з не пристебнутими ременями безпеки при русі в механічному транспортному засобі, обладнаному ременями безпеки, а при русі на мотоциклі – бути в застебнутому мотошоломі і не перевозити пасажирів без застебнутого мотошолома...),

використанню спеціальних дитячих утримуючих пристроїв (сидінь).

Співробітниками Державтоінспекції і органів автомобільного транспорту державних обласних (районних) адміністрацій та місцевого самоврядування роз'яснюються представникам органів освіти, індивідуальним автовласникам та перевізникам – суб'єктам підприємницької діяльності вимоги чинного законодавства щодо порядку та правил узгодження та перевезення організованих груп дітей до місць відпочинку, оздоровлення, у туристичні подорожі, тощо.

2 етап – з 1 червня по 19 серпня - основний етап.

Протягом літніх канікул організуються конкурси, вікторини для дітей і підлітків у ЗМІ з метою підтримки навичок їхнього безпечного поведіння на дорогах. У кінотеатрах країни проводяться лекторії і бесіди з дітьми в шкільних оздоровчих таборах, із врученням світловідбиваючих елементів.

У розпорядок дня літніх оздоровчих таборів установ освіти і виїзних таборів вводяться ігрові програми, тематичні конкурси, змагання.

Співробітникам Державтоінспекції завчасно, але не пізніше ніж за добу до початку перевезення організованих груп дітей, проводити перевірки дотримання їх організаторами вимог постанови Кабінету Міністрів України від 18.02.1997р. №176 “Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту”. При виявленні порушень вимог безпеки перевезень дітей, забороняти такі перевезення з обов'язковим негайним інформуванням місцевих підрозділів Міносвіти та власників автотранспорту.

Здійснювати постійний контроль, щодо забезпечення безпечного та комфортного проїзду силами мобільних нарядів ДПС ДАІ, які несуть службу на маршрутах руху транспортних засобів з організованими групами дітей.

3 етап - з 20 серпня по 20 вересня – попереджально-підготовчий етап адаптації дітей до життя в умовах щільних транспортних потоків. Проведення Всеукраїнського рейду „Увага! Діти – на дорозі!”

Проводяться різнопланові профілактичні заходи у всіх обласних і районних центрах, містах обласного підпорядкування:

- співробітники ДАІ беруть участь у серпневих конференціях, нарадах за участю директорів і завідувачів дитячих дошкільних установ, а також у трудових колективах, автогосподарствах, у

навчальних і дошкільних установах з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму;

- вносяться зміни в єдину дислокацію постів і маршрутів патрулювання ДПС ДАІ, ПС, ДСО з метою максимального наближення їх до місць концентрації дітей: школам, стадіонам, кінотеатрам і ін., у першу чергу перед початком і по закінченні занять;

- акції за участю представників батьківських комітетів і юних інспекторів дорожнього руху з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму „Безпека залежить від нас” і інші, котрі пропагують Правила дорожнього руху і безпечне поведження на дорогах серед молодших товаришів і однолітків;

- співробітники ДАІ разом з власниками доріг та дорожньо-експлуатаційними підприємствами беруть участь у проведенні обстежень діляниць доріг та підходів до навчальних закладів, проводять заходи по утриманню вулично-шляхової мережі поблизу установ освіти в належному стані, організовують роботу по усуненню недоліків в організації дорожнього руху поблизу установ освіти.

4 етап – з 21 по 26 вересня – заключний.

Підведення підсумків, оцінка ефективності проведених заходів, аналіз стану дитячої дорожньо-транспортної аварійності за зазначений період.

Щомісяця проводяться Єдині дні (тижні) безпеки дорожнього руху.

Додаток Г

*До Положення «Про проведення
Всеукраїнського конкурсу-рейду
«Увага! Діти – на дорозі!»*

ФОРМА ЗВІТУ
про результати проведення Всеукраїнського конкурсу-рейду
«Увага! Діти – на дорозі!»

20 серпня – 20 вересня		
минулий рік	поточний рік	%

1. Кількість ДТП за участю дітей
 - загинуло дітей
 - травмовано дітей
2. Кількість ДТП через порушення дітьми ПДР
 - загинуло дітей
 - травмовано дітей
3. Підготовлено:
 - газетних матеріалів/ в центральних виданнях
 - радіопередач
 - телесюжетів/ на центральних ТК
4. Проведено прес-конференцій, брифінгів:
5. Прийнято участь у проведенні батьківських зборів:
6. Проведено:
 - бесід та уроків з ПДР в учбових закладах/ охоплено дітей
 - театралізованих уроків з ПДР / охоплено дітей
 - кінолекторіїв / охоплено дітей
 - конкурсів та змагань / охоплено дітей
 - спільних чергувань загонів ЮІР
7. Кількість загонів ЮІР:
8. Кількість команд КВН-ЮІР:
9. Видано тематичної продукції:
 - плакати / тираж
 - листівки / тираж
 - методичні ректомендації / тираж
 - (інше)
10. Оформлено:

- рекламних носіїв
- куточків безпеки в школах/дитсадках

11. Облаштовано:

- авто-майданчиків
- автоматичок

12. Встановлено (нанесено) біля закладів освіти:

- дорожніх знаків
- турнікетного огороження
- нормативної дорожньої розмітки (%)

13. Направлено інформацій в місцеві органи влади по усуненню виявлених недоліків:

14. Припинено фактів жебракування неповнолітніх

15. Інші проведені заходи _____

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аверьянов А.Н. Система: философская категория и реальность / Аверьянов А.Н. – М., 1985. – 98 с.
2. Административное право Украины : учебник / под общ. ред. С.В. Кивалова. – Харьков : Одиссей, 2004. – 880 с.
3. Адміністративна діяльність органів внутрішніх справ : навч. посіб. / за заг. ред. Моїсеєва Є.М. / Сущенко В.Д., Олефір В.І., Константинов С.Ф. та ін. – К. : КНТ, 2008. – 264 с.
4. Адміністративна діяльність. Особлива частина : підручник / за заг. ред. О.М. Бандурки. – Х. : Вид-во Ун-ту внутр. справ, „Еспада”, 2000. – 368 с.
5. Адміністративне право : навч. посіб. / О.І. Остапенко, З.Р. Кісіль, М.В. Ковалів, Р.В. Кісіль. – К. : Всеукраїнська асоціація видавців „Правова єдність”, 2008. – 536.
6. Адміністративне право України : академ. курс [підручник] : в 2 т. Т. 1. Загальна частина / ред. колегія : В.Б. Авер'янов (голова). – К. : Вид-во „Юридична думка”, 2004. – 584 с.
7. Адміністративне право України : підруч. для юрид. вузів і фітів. / Ю.П. Битяк, В.В. Богущкий, В.М. Гаращук та ін. ; за ред. Ю.П. Битяка. – Х. : Право, 2001. – 528 с.
8. Алексеев А.И. Криминология : курс лекций / А.И. Алексеев. – М. : Изд-во „Щит-М”, 1998. – 340 с.
9. Алексеев С.С. Общая теория права : в 2 т. Т. 2. / Алексеев С.С. – М. : Юрид. лит., 1982. – 359 с.
10. Алексеев С.С. Объективное в праве / Алексеев С.С. // Правоведение. – 1978. – № 1. – С. 114.
11. Алехин А.П. Административная ответственность за правонарушения на транспорте / Алехин А.П. – М. : Юрид. лит., 1967. – 140 с.
12. Ани Э.В. О показателях, используемых при сопоставительном анализе статистических данных об аварийности / Э.В. Ани // Анализ причин и условий

- возникновения ДТП : сб. науч. тр. / под ред. Романова А.Г. – М., 1984. – С. 125-133.
13. Баиров Г.А. Травматология детского возраста / Г.А. Баиров. – М. : Медицина, 1976. – 424 с.
14. Бандурка А.М. Оперативно-розыскная деятельность: правовой анализ / Бандурка А.М., Горбачев А.В. – К. : РИО МВД Украины, 1994. – 160 с.
15. Бахрах Д.Н. Административное право : учеб. для вузов / Д.Н. Бахрах – М. : Издательство БЕК, 1997. – 368 с.
16. Бахрах Д.Н. Административное право России: учебник для вузов / Д.Н. Бахрах. – М. : Норма, 2002. – 368 с.
17. Безопасность детей на дорогах [Электронный ресурс] : Декларация Форума безопасности дорожного движения от 26 мая 2006 г., (Санкт-Петербург). – Режим доступа : http://www.gov.spb.ru/gov/admin/otrasl/czakonnost/dor_dviginia/.
18. Безопасность детей на дорогах [Электронный ресурс] : протокол Форума безопасности дорожного движения от 26 мая 2006 года, (Санкт-Петербург). – Режим доступа : http://www.gov.spb.ru/gov/admin/otrasl/czakonnost/dor_dviginia.
19. Берестова В.Е. Неповнолітній, малолітній або дитина: питання термінології сучасного українського законодавства / Берестова В.Е. // Науковий вісник Юридичної академії Міністерства внутрішніх справ. – 2004. – № 2 (15). – С. 121-127.
20. Билоконь Н. Открытое письмо Министра внутренних дел Украины к участникам дорожного движения / Николай Белоконь // Вестник Госавтоинспекции МВД Украины. – 2004. – № 6. – С. 2.
21. Большая Советская Энциклопедия : в 30 т. / гл. ред. А.М. Прохоров. – 3-е изд. – М. : Сов. Энциклопедия. Т. 26 : Тихоходки – Ульянов. – 1977. – 624 с. : ил. : 9 л. карт.
22. Брежнева С.Ф. Актуальные проблемы снижения детского дорожно-транспортного травматизма / С.Ф. Брежнева // Анализ причин и условий возникновения ДТП : сб. науч. тр. / под ред. Романова А.Г. – М., 1984. – С. 19-28.

23. Брежнева С.Ф. Совершенствование учета и анализа детского дорожно-транспортного травматизма / С.Ф. Брежнева // Совершенствование системы учета дорожно-транспортных происшествий и повышение эффективности правоприменительной деятельности ГАИ : сб. науч. тр. / отв. ред. В.С. Асташов. – М., 1980. – С. 37-40.
24. В Краснодаре формируется уникальный комплекс – страна детства [Электронный ресурс] / Информационно-развлекательный ресурс Краснодара Кубмаркет. – Режим доступа : <http://www.kubmarket.ru/articles/?id=182>.
25. В новогодние каникулы москвичей порадуют дополнительными постами ДПС [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.gazeta.ru/auto/2005/12/16_n_500155.shtml.
26. Василенко Л.Б. Основы безопасности жизнедеятельности [10 класс ; материалы к урокам] : пособие для учителя / Василенко Л.Б. – Харьков: Ранок, 2001. – 208 с.
27. Василенко Л.Б. Основы безопасности жизнедеятельности [11 класс ; материалы к урокам] : пособие для учителя / Василенко Л.Б. – Харьков: Ранок, 2001. – 256 с.
28. Василенко Л.Б. Основы безопасности жизнедеятельности [5 класс ; материалы к урокам] : пособие для учителя / Василенко Л.Б. – Харьков: Ранок, 2001. – 128 с.
29. Василенко Л.Б. Основы безопасности жизнедеятельности [6 класс ; материалы к урокам] : пособие для учителя / Василенко Л.Б. – Харьков: Веста: Изд-во „Ранок”, 2002. – 160 с.
30. Веселов М. Проблеми правового регулювання профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні / Микола Веселов // Підприємництво, господарство і право. – 2007. – № 7 (139). – С. 62 – 66.
31. Веселов М.Ю. Адміністративна відповідальність як засіб попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму / Веселов М.Ю. // Науковий вісник Київського національного університету внутрішніх справ. – 2007. – № 5. – С. 85-91.

32. Веселов М.Ю. Актуальність дослідження проблеми дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні / Веселов М.Ю. // Організаційно-правові засади боротьби з правопорушеннями на транспорті : матеріали постійного семінару [Одеса, 30 вересня 2005 року]. – О., 2005. – С. 13 – 17.
33. Веселов М.Ю. Використання термінів „дитина” та „неповнолітній” у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху / Веселов М.Ю. // Адміністративне право і процес: шляхи вдосконалення законодавства і практики : зб. матеріалів. наук.-практ. конф. [м. Київ, 22 грудня 2006 року]. – К., 2006. – С. 158 – 162.
34. Веселов М.Ю. Впровадження в Україні досвіду Великобританії щодо забезпечення безпеки дітей на дорогах / Веселов М.Ю. // Вісник Запорізького юридичного інституту. – 2006. – № 2 (35). – С. 80 – 86.
35. Веселов М.Ю. Дослідження проблеми дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Донецькій області та удосконалення його профілактики / Веселов М.Ю. // Форум права. – 2008. – № 1. – С. 65-70 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2008-1/08vmjuip.pdf>.
36. Веселов М.Ю. Законодавче забезпечення профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні та основні напрямки його удосконалення / Веселов М.Ю., Колпаков В.К. // Актуальні проблеми сучасної науки в дослідженнях молодих учених. – 2007. – № 10. – С. 305-310.
37. Веселов М.Ю. Заходи відповідальності за порушення адміністративно-правових настанов у сфері забезпечення безпечної участі неповнолітніх у дорожньому русі / Веселов М.Ю. // Забезпечення громадської безпеки – головне завдання правоохоронних органів держави : матеріали наук.-практ. конф. [Донецьк, 23 лютого 2007 року] / ДЮІ ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка. – Донецьк, 2008. – С. 238-243.
38. Веселов М.Ю. Пошуки нових форм попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму / Веселов М.Ю. // Роль Державтоінспекції (дорожньої поліції) у забезпеченні безпеки дорожнього руху, розкритті злочинів, запобіганні та протидії терористичним актам : матеріали між нар. наук.-практ. конф. [Донецьк, 12 жовтня 2007 року] / ДЮІ ЛДУВС. – Донецьк,

2007. – С. 99-103.

39. Веселов М.Ю. Розвиток і реалізація прав пішоходів у забезпеченні безпеки дорожнього руху / Веселов М.Ю. // Від громадянського суспільства до правової держави : матеріали I Міжнар. наук.-практ. конф. / ХНУ ім. В.Н. Каразіна. – Х., 2006. – С. 12 – 15.

40. 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.

41. Веселов Н.Ю. Школьный переход / Н.Ю. Веселов // Встречная полоса. – 2007. – № 3. – С. 41.

42. Вишняков В.Г. Понятие „система” и „структура” в толковании Конституционного Суда Российской Федерации / Вишняков В.Г. // Законодательство и экономика. – 2006. – № 7. – С. 10-21.

43. Власов В.С. Причины и условия преступности в СССР : учебное пособие / Власов Вячеслав Семенович. – Ярославль : Изд-во Яросл. ун-та, 1987. – 68 с.

44. Возрастная и педагогическая психология : учеб. пособие для студ. Сред. пед. учеб. заведений : хрестоматия / сост. : И.В. Дубровина, А.М. Прихожан, В.В. Зацепин и др. – М. : Изд. центр „Академия”, 1998. – 320 с.

45. Возрастная и педагогическая психология: учеб. пособие для студ. пед. ин-тов. / под ред. А.В. Петровского. – М. : Просвещение, 1973. – 288 с. : ил.

46. Воронов А.М. Организационная структура и субъекты обеспечения общественной безопасности / А.М. Воронов // Вестник Московского университета МВД России. – 2004. – № 1. – С. 37-41.

47. Вострекова М. Психолого-педагогические условия безопасного поведения на дорогах. Особенности поведения младших школьников на дороге / М. Вострекова // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2003. – № 5. – С. 27-29.

48. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма : резюме / Всемирная организация здравоохранения. – Женева : редакция Margie Peden ... [et al.], 2004. – 56 с.

49. Всероссийская практическая конференция по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения (8-9 декабря 1997 года) : информационно-справочное издание / М-во транспорта Российской Федерации. – М. : Трансконсалтинг, 1998. – 256 с.
50. Выявление и устранение причин дорожно-транспортных происшествий : пособие / [В.А. Аксенов, А.И. Булатов, П.И. Люблинский и др.] – М. : МООП СССР, ВНИИОП, 1967. – 128 с.
51. Голосніченко І.П. Попередження корисливих проступків засобами адміністративного права / Голосніченко І.П. – К. : Вища шк., 1991. – 207 с.
52. Гончаренко Ф.П. Керування безпекою дорожнього руху засобами дорожньої служби / Гончаренко Ф.П. – К., 1999. – 280 с.
53. Горбач О.В. Адміністративна відповідальність неповнолітніх, батьків або осіб, які їх замінюють : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юр. наук : спец. 12.00.07 „Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / Горбач О.В. – К., 2006. – 16 с.
54. Горох В.В. Административная ответственность за нарушение правил безопасности дорожного движения и меры по их предупреждению : автореф. дис. на получение науч. степени канд. юр. наук : спец. 12.00.07 „Административное право и процесс; финансовое право; информационное право” / Горох В.В. – Одесса, 1975. – 26 с.
55. Грубар І.Я. Дитячий травматизм: профілактика та реабілітація засобами фізичного виховання : дис. ... канд. наук з фіз. вих. та спорту [на правах рукопису] : 24.00.02 / Грубар Ірина Ярославівна. – Тернопіль, 2004. – 204 с.
56. Дагель П.С. Причины неосторожных преступлений / Дагель П.С. // Советское государство и право. – 1973. – № 3. – С. 10.
57. Декларация по борьбе с травматизмом [Электронный ресурс] : (принята 42-й Всемирной медицинской ассамблеей, Ранчо Мираж, Калифорния, США, октябрь 1990 г.) // Законодавство України : комп'ютерна правова система. - К., 2007. - № 12, груд. – 1 електрон. опт. диск (689 Мб) ; (CD-ROM). - Систем. требования: ПК не ниже P-233 ; ОЗУ-32Мб с лицензионными ОС Windows

95OSR2/98/NT SP6/2000/XP. – Назва з контейнеру.

58. Декларация прав ребенка от 20 ноября 1959 г. // Права человека. Международная защита прав и свобод человека : сб. междунар. договоров. – М., 1990. – С. 139-141.

59. Державна програма забезпечення безпеки руху на автомобільних дорогах, вулицях міст, інших населених пунктів і залізничних переїздах на 2003-2007 роки ; Закони України „Про дорожній рух” та „Про автомобільний транспорт” / [відп. за вип. Зайченко В.М., Колчинський Ю.Й.]. – Х. : Світлофор, 2003. – 72 с.

60. Дзюба І.М. Енциклопедія Сучасної України. Т. 1 / Дзюба І.М., Жуковський А.І., Романів О.М. ; Координаційне бюро Енциклопедії Сучасної України НАН України. – К. : ДГПРВО „Поліграф книга”, 2001. – 826 с.

61. Дизер О.А. Организационно-правовые аспекты деятельности специализированных подразделений милиции по предупреждению и пресечению правонарушений в сфере общественной нравственности / О.А. Дизер // Полицейское право : науч.-практ. журн. – 2006. – № 1(5) 2006. – С. 9-13.

62. Додин Е.В. Методика изучения причин административных правонарушений / Додин Е.В. // Советское государство и право. – 1984. – № 4. – С. 53-55.

63. Долгополова М.М. Управління загальнодержавною системою забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юр. наук [на правах рукопису] : 12.00.07 „Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / Долгополова Марина Михайлівна. – Х., 2003. – 207 с.

64. Доненко В.В. Систематизація законодавства України про дорожній рух: її перспективи / В.В. Доненко. // Право України. – 2001. - № 3. - Ст. 42-44.

65. Дорожно-транспортные происшествия в Украинской ССР : статистический сб. за 1975-1980 гг. / УГАИ МВД УССР. – К. : Киевская книжная типография научной книги, 1981 – 224 с.

66. Дорожно-транспортные происшествия в Украинской ССР : статистический сб. за 1980-1985 гг. / УГАИ МВД УССР. – К. : Киевская книжная типография

научной книги, 1986 – 187 [1] с.

67. Дослідження аварійності в Україні за участю велосипедистів у період з 1995 до 2004 року : інформац. лист МВС України від 25 січня 2005 № 693/Пн. / МВС України. – К., 2004. – 14 с.

68. Дударь Г. Вечная тема: водитель и пешеход / Галина Дударь // Вестник Госавтоинспекции МВД Украины. – 2005. - № 1. – С. 16-17.

69. Еропкин М.И. О классификации мер административного принуждения. Вопросы административного права на современном этапе / Еропкин М.И. – М. : Госюриздат, – 1963. – 276 с.

70. Жулев В.И. О проекте новых правил учета дорожно-транспортных происшествий / В.И. Жулев, В.С. Будников // Совершенствование системы учета дорожно-транспортных происшествий и повышение эффективности правоприменительной деятельности ГАИ : сб. науч. тр. / отв. ред. В.С. Асташов. – М., 1980. – С. 3-21.

71. Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий : практическое пособие / В.И. Жулев. – М. : Юрид. лит., 1989. – 221 с.

72. За полярным кругом остро стоит вопрос безопасности пешеходов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.1tv.ru/owa/win/ortbmain.main?p_news_title_id=59284.

73. Зацарний В.В. Поняття про людський чинник та його роль у виникненні небезпек / Зацарний В.В., Бегун В.В. // Безпека життєдіяльності. – 2004. – № 11. – С. 30-35.

74. Зелинский А.Ф. Криминология : курс лекций / Зелинский Анатолий Феофанович. – Харьков : Прапор, 1996. - 260 с.

75. Зотов Б.Л. Казус или дорожно-транспортное происшествие : учеб. пособие / Б.Л. Зотов. – К. : НИ и РИО КВШ МВД СССР им. Ф.Э. Дзержинского, 1979. – 79 с.

76. Зубенко А. Дети стали заложниками равнодушия взрослых... / Александр Зубенко // Вестник Госавтоинспекции МВД Украины. – 2004. – № 5. – С. 12-13.

77. Игнатов Л.Н. Организационные основы деятельности органов внутренних дел по обеспечению безопасности дорожного движения : учеб. пособие / Л.Н. Игнатов. – М. : Академия МВД СССР, 1991. – 67 с.
78. Іщенко А.В. Проблемні питання правового забезпечення дорожнього руху / А.В. Іщенко, П.М. Полозенко // Безпека дорожнього руху : наук.-техніч. вісник. – 2003. – № 3-4. – С. 5-9.
79. Камінський В.В. Нормативне забезпечення безпеки дорожнього руху / Камінський Володимир Віталійович // Безпека дорожнього руху: сучасність і майбутнє : зб. матеріалів між нар. наук.-практ. конф. / М-во внутрішніх справ України ; Департамент ДАІ ; НДЦ БДР [ред. колегія : А.Й. Присяжнюк, Г.В. Георгієнко, О.О. Калинський та ін.]. – К., 2004. – С. 50.
80. Карабін Т.О. Співвідношення повноважень місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування: теоретичні і практичні питання : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юр. наук : спец. 12.00.07 „Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / Карабін Тетяна Олександрівна. – К., 2007. – 24 с.
81. Карташкин В.А., Международные акты о правах человека : сборник документов / Карташкин В.А., Лукашева Е.А. – М. : Издат. гр-па НОРМА-ИНФРА. – 1999. – 784 с.
82. Касынюк В.И. Административная ответственность за нарушения Правил дорожного движения : научно-практический комментарий к действующему законодательству : [с изменениями и дополнениями по состоянию на 15 августа 1997 года] / Касынюк В.И. – Харьков : ООО „Одиссей”, 1997. – 96 с.
83. Квітка Я.М. Попередження адміністративних правопорушень серед неповнолітніх : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юр. наук : спец. 12.00.07 „Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / Квітка Янина Михайлівна – К., 2003. – 26 с.
84. Кібенок А. Дорожня „війна”: рикошет у бік дитинства / Анна Кібенок // Іменем Закону. – 2006. – № 35. – С. 16-17.
85. Ківалов С.В. Адміністративне право України : навч.-метод. посіб. /

Ківалов С.В., Біла Л.Р. – Вид. 2-е, перероб. і доп. – О. : Юридична література, 2002. – 312 с.

86. Кізма С.С. Основні принципи вибору та розробки заходів для підвищення безпеки дорожнього руху / С.С. Кізма, Ю.М. Прокопенко Ю.М. // Безпека дорожнього руху : наук.-техн. вісник. – 1999. – № 2. – С. 7-12.

87. Клинковштейн Г.И. Организация дорожного движения : [учеб. для вузов по спец. „Организация дорожного движения”] / Клинковштейн Г.И. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Транспорт, 1981. – 240 с., ил.

88. Кодекс України про адміністративні правопорушення : за станом на 16 квітня 2007 р. / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К. : Парлам. вид-во, 2007. – 232 с. – (Бібліотека офіційних видань).

89. Койфман И.Я. Причинность и детерминизм. Категории диалектики / Койфман И.Я. – Свердловск, 1979. 263 с.

90. Колпаков В.К. Адміністративне право України : підруч. / В.К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 1999. – 736 с.

91. Колпаков В.К. Адміністративне право України : підруч. / Колпаков В.К., Кузьменко О.В. – К. : Юрінком Інтер, 2003. – 544 с.

92. Колпаков В.К. Адміністративно-деліктний правовий феномен : монографія / Колпаков В.К. – К. : ЮрінкомІнтер, 2004. – 528 с.

93. Колпаков В.К. Деліктний феномен в адміністративному праві України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра юр. наук : спец. 12.00.07 „Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / Колпаков Валерій Костянтинович. – К., 2005. – 37 с.

94. Комзюк А.Т. Адміністративна відповідальність в Україні : навч. посіб. / Комзюк А.Т. – Х. : Ун-т внутр. справ. – 1998. – 78 с.

95. Конвенція про допомогу у випадках виробничого травматизму [прийнята на Генеральній конференції Міжнародної організації праці, 7 лип. 1964 р., Женева] // Міжнародне законодавство про охорону праці ; Конвенції та рекомендації МОП. – К., 1997. – 16 с.

96. Конституція України : [прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28

червня 1996 року] / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К. : Парлам. вид-во, 2006. – 60 с. – (Серія „Закони України”).

97. Коробеев А.И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность / А.И. Коробеев. – М. : Юрид. лит., 1990. – 128 с.

98. Коробкін В.Ф. Щодо з'ясування поняття „профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму” / Коробкін В.Ф., Веселов М.Ю. // Безпека дорожнього руху України : наук.-техніч. вісник. – 2006. – № 1-2. – С. 5 – 10.

99. Костюк М. Діти – найцінніші пасажери / М. Костюк // Зустрічна смуга. – 2007. – № 3. – С. 42-43.

100. Кот Е.Н. Применение методов снижения скорости движения транспортных потоков в городах / Е.Н. Кот, А.В. Коржова. // Безпека дорожнього руху України : наук.-техніч. вісник. – 2006. – № 1-2. - С. 76-81.

101. Кошачьи глаза для детей : [перевод] [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.nationwide.co.uk/about_nationwide/about/about_nationwide1.asp.

102. Кравченко П. А. Проблема предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма в новой концепции управления дорожной безопасностью в России / Кравченко П. А. // Автотранспортное предприятие. – 2007. – № 1. – С. 8-10.

103. Криминология / под ред. Н.Ф. Кузнецовой, Г.М. Миньковского – М. : Изд-во МГУ, 1994. – 415 с.

104. Криминология : учебник [для учебных заведений МВД Украины] / Лихолоб В.Г., Филонов В.П., Коваленко О.И., Михайлов А.Е. ; под ред. В.Г. Лихолоба и В.П. Филонова. – К.-Донецк: НАВД Украины, ДИВД МВД Украины, 1997. – 398 с.

105. Криминология : учебник для юрид. вузов / под общ. ред. А.И. Долговой – М. : Издат. группа „ИНФРА - М-НОРМА”, 1997. – 784 с.

106. Криминология : учебник для юрид. вузов / под ред. В.Н. Бурлакова, В.П. Сальникова. – СПб. : Санкт-Петербургская академия МВД России, 1998. –

576 с.

107. Кримінальний Кодекс України : за станом на 18 грудня 2007 р. / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К. : Парлам. вид-во, 2007. – 192 с. – (Бібліотека офіційних видань).

108. Кримінологія: підручник для студентів вищих навч. закладів / [О.М. Джужа, Я.Ю. Кондратьєв, О.Г. Кулик та ін.] ; відп. ред. Я.Ю. Кондратьєв ; за заг. ред. О.М. Джужи. – К. : Юрінком Інтер, 2002. – 416 с.

109. Кубко Е.Б. Программно-целевая организация государственного управления (сущность, правовая основа, хозяйственная практика) / Кубко Е.Б. – К. : Наукова думка, 1988. – 232 с.

110. Кудрявцев В.Н. Криминологическое значение потребности / Кудрявцев В.Н. // Советское государство и право. – 1973. – № 7. – С. 15.

111. Кудрявцев В.Н. Причины правонарушений / В.Н. Кудрявцев. – М. : Наука, 1976. – 286 с.

112. Кудрявцева В. Дети и дорога. К чему приводит встреча? / Валерия Кудрявцева [Электронный ресурс] // Южноуральская панорама. – Режим доступа : [http://www.gibdd74.ru/PUBLIKACII_V_SMI/Deti_i_doroga/ K_chemu_privedet_vstrecha](http://www.gibdd74.ru/PUBLIKACII_V_SMI/Deti_i_doroga/K_chemu_privedet_vstrecha).

113. Кузнецова Н.Ф. Методологические основы изучения криминогенной детерминации : методологические и теоретические проблемы юридической науки : [сб. науч. тр.] / Кузнецова Н.Ф. ; под ред. М.И. Марченко. – М., 1986. – 239 с.

114. Кузьменко О.В. Методи правового регулювання: теоретичні аспекти / Кузьменко Оксана Володимирівна // Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ України. – 2005. – № 2. – С.5-15.

115. Курило В. Адміністративна відповідальність посадових і службових осіб органів державної влади як засіб забезпечення паритетності суб'єктів адміністративних правовідносин в аграрному секторі економіки / Володимир Курило. // Підприємництво, господарство і право. – 2007. – № 9 (141). – С. 133-137.

116. Лебідь Н. Загальна характеристика правового статусу державних інспекцій в Україні / Н. Лебідь // Вісник Львівського університету. [Сер. юридична]. – 2004. – 39. – С. 223-228.
117. Лихачев С.А. Применение специальных устройств для обеспечения безопасности детей в автомобиле / С.А. Лихачев, М.В. Цыба // Безопасность дорожного движения Украины : наук.-техніч. вісник. – К., – 2002. – № 1-2 (20). – С. 96-99.
118. Лихачов С.О. До питання про безпеку дітей-пасажирів в автомобілі / С.О. Лихачов // Правові проблеми правоохоронної діяльності. – 2005. – № 1. – С. 77-84.
119. Лихолоб В.Г. Правопорушення: правова і моральна оцінка : навч. посіб. / Лихолоб В.Г. – К. : УАВС, 1994. – 172 с.
120. Лук'янець Д.М. Розвиток інституту адміністративної відповідальності: концептуальні засади та проблеми правореалізації : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра юр. наук : спец. 12.00.07 „Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / Лук'янець Дмитро Миколайович. – К., 2007. – 35 с.
121. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения / Лукьянов В.В. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Транспорт, 1983. – 262 с. : ил. ; табл.
122. Лукьянов В.В. Обеспечение безопасности дорожного движения / В.В. Лукьянов. – М. : Типография Академии МВД СССР, 1979. – 382 с.
123. Макаренко О.М. Суб'єкти профілактики правопорушень / О.М. Макаренко // Право і безпека. – 2004. – № 3. – С. 68-70.
124. Макаренко О.М. Щодо з'ясування терміну „профілактика правопорушень” та суміжних з ним понять / О.М. Макаренко // Право і Безпека. – Х., 2004. – № 3'1. – С. 118-120.
125. Максименко И. „Молодому поколению третьего тысячелетия – безопасное дорожное движение!” : [под таким девизом в МДЦ „Артек прошел очередной слет юных инспекторов движения”] / Інна Максименко // Вестник Госавтоинспекции МВД Украины. – 2004. – № 10. – С. 14-16.

126. Максименко И. Профилактика аварийности дело общественное / Инна Максименко // Вестник Госавтоинспекции МВД Украины. – 2004. – № 6. – С. 2-3.
127. Максименко І. Молодому поколінню – безпечний дорожній рух! / Інна Максименко // Міліція України : [часопис міністерства внутрішніх справ України]. – 2004. – № 10. – С. 26.
128. Максимов Г.М. Организация профилактики правонарушений подразделениями ГАИ : учебное пособие / Максимов Г.М. – М. : Академия МВД СССР, 1981. – 66 с.
129. Маландин И.Г. Детский автотранспортный травматизм и его предупреждение / И.Г. Маландин. – М. : ВНИИБД МВД СССР, 1972. – 59 с.
130. Марков Е.Н. Программа изучения правил дорожного движения, истории ПДД, развития транспорта, дорог, регулирования дорожного движения в стране, регионе, за рубежом в системе дополнительного образования школьников / Марков Е.Н. – Ростов-н/Д., – 2002. – 81 с.
131. Марчук В.М. Основні поняття та категорії права : навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / Марчук В.М., Ніколаєва Л.В. – К. : Істина, 2001. – 144 с.
132. Материалы всесоюзного совещания-семинара по безопасности дорожного движения : стенограф. отчет, [Москва, 10-11 июня 1976 г.] / МВД СССР. – М, 1977. – 356 с.
133. Материалы Первой Всесоюзной научно-практической конференции по вопросам предупреждения дорожно-транспортного травматизма, (Рига, 23-25 ноября 1977 г.) : тезисы докладов и сообщений / Всесоюз. науч.-исслед. ин-т безопасности дорожного движения МВД СССР, ЦНИИТО им. Н.Н. Приорова МЗ СССР. – М. : ВНИИ БДД МВД СССР, 1977. – 256 с.
134. Методические рекомендации по организации профилактической работы в общеобразовательных школах по предупреждению детского дорожного травматизма и обучению детей безопасному поведению на улицах и дорогах / УГАИ Донец. области, ГАИ УВД г. Мариуполя ; отв. за вып. Шевкунов В.Е. – Мариуполь, – 1992. – 77 с.

135. Миколенко А.И. Административный процесс и административная ответственность в Украине : учеб. пособие / А.И. Миколенко. – Харьков : ООО Одиссей, 2004. – 272 с.
136. Миленьякая Ю.М. Транспортный травматизм и пути его снижения / Ю.М. Миленьякая ; под ред. Л.Г. Горчакова. – Саратов: Изд-во Саратовского ун-та, 1988. – 68 с.
137. Михайлов Л. Психологическая безопасность. Объект и предмет исследования : конспект лекций для пед. вузов / Леонид Михайлов, Олег Шатровой, Татьяна Маликова // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2005. – № 3. – С. 27-29.
138. Михайлов Л. Психологическая безопасность. Человеческий фактор : конспект лекций для пед. вузов / Леонид Михайлов, Олег Шатровой, Татьяна Маликова // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2005. – № 4. – С. 44-47.
139. Мойсюк О.М. Віктимологічна профілактика порушень правил безпеки дорожнього руху (ст. 215 КК України) : дис. ... канд. юр. наук [на правах рукопису] : 12.00.08 / Мойсюк Олег Миколайович. – К., 1999. – 186 с.
140. Молодому поколенню – безпасное движение // Встречная полоса. – 2007. – № 3. – С. 40 – 41.
141. Науково-практичний коментар до Закону України „Про дорожній рух” / ДЮОІ МВС ; за ред. С.М. Тараненка, А.О. Собакаря. – Донецьк, 2004. – 300 с.
142. Науково-практичний коментар до Кодексу адміністративного судочинства України / за заг. ред. В.К. Матвійчика : в 2 т. Т. 1. – Вид. 2-е, змін. та доп. – К. : Алеута, КНТ, 2008. – 787 с.
143. Немов Р.С. Психология : учеб. для студентов высш. пед. учеб. заведений / Немов Р.С. – 4-е изд. – М. : 2001. – 608 с.
144. Несторенко В. Вчити правила потрібно! / Валентин Несторенко // Зустрічна смуга. – 2007. – № 3. – С. 38 – 39.
145. Нечетов Ю. Осторожно, дети! / Ю. Нечетов // За рулем. – 2007. – № 3. – С. 283-290.
146. Новиков В.В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень

правил дорожного руху : дис. ... канд. юр. наук [на правах рукопису] : 12.00.07 „Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / Новиков Віталій Вікторович. – К., 1997. – 197 с.

147. Новые правила дорожного движения в Финляндии [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.trucker.com.ua/news/indexprint./1902.html>.

148. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] : федер. закон Российской Федерации : [принят Гос. Думой 15 ноября 1995 г. : одобр. Советом Федерации 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ]. - [с изм. от 02.03.1999 г., 25.04.2002 г., 10.01.2003 г., 22.08.2004 г.]. – М. : Кремль, [1995]. – Режим доступа : http://www.atrans.ru/infolo_bezopasnosti_DD.htm.

149. О федеральной целевой программе „Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах” [Электронный ресурс] : постановление Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100. – Режим доступа : <http://ghbdbkf.narod.ru/hor.htm>.

150. Об утверждении городской целевой программы „Образование – 2006” [Электронный ресурс] : постановление Совета Народных Депутатов г. Новокузнецка № 11/97 от 27 декабря 2005 г. [с прилож. : подпрограмма : „Здоровье и образование” ; подпрограмма : „Развитие системы обеспечения безопасности детей и подростков на улицах и дорогах г. Новокузнецка”]. – Режим доступа : <http://www.admnkz.ru/actionDocument.do?id=32725&format1&returnURL>.

151. Общее административное право : учебник / под ред. Ю.Н. Старилова. – Воронеж : Изд-во Воронеж. гос. ун-та, 2007. – 848 с.

152. Ожегов С.И. Словарь русского языка: около 53 000 слов / С.И. Ожегов. – изд. 5-е, стереотипное. – М. : Гос. изд-во иностр. и нац. словарей, 1963. – 900 с.

153. Омельченко Л.П. Основы безопасности жизнедеятельности [8 класс ; планы-конспекты уроков] / Омельченко Л.П. – Харьков: Веста: Изд-во „Ранок”, 2002. – 304 с.

154. Орзих М.Ф. Объективное, субъективное и юридическое / Орзих М.Ф. // Правоведение. – 1972. – № 3. – С. 94-98.

155. Остапенко О.І. Адміністративна деліктологія : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня док. юр. наук : спец. 12.00.07 „Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / Остапенко Олексій Іванович. – К., 1997. – 43 с.
156. Остапенко О.І. Адміністративна деліктологія: соціально-правовий феномен і проблеми розвитку / Остапенко Олексій Іванович – Львів: ЛІВС при УАВС, 1995. – 309 с.
157. Охредько О.Е. Гра – справа серйозна, або Проект „безпека руху” / О.Е. Охредько // Безпека життєдіяльності. – 2004. – № 8. – С. 13-15.
158. Паршиков С.И. Организация профилактической работы подразделений Госавтоинспекции : учеб. пособие / Паршиков С.И., Резников В.П. – Донецк, – 208 с.
159. Пізнав митників – полюбив даїшників / [інтерв'ю начальника відділу профілактики ДАІ Дніпропетр. обл. Володимира Лебедева] // Іменем Закону. – 2006. – № 41. – С. 18.
160. Поленина С.В. Научные основы типологии нормативно-правовых актов в СССР / Поленина С.В., Сильченко Н.В. – М. : Наука, 1987. – 152 с.
161. Поліщук В.П. До питання про дорожньо-транспортний травматизм у дітей / В.П. Поліщук, О.Т. Лановий, С.М. Левченко // Безпека дорожнього руху України : наук.-техніч. вісник. – К., – 2002. – № 1(12). – С.16-25.
162. Правила дорожнього руху України : [затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306]. – Х. : Світлофор, 2001. – 88 с.
163. Правила дорожного движения Российской Федерации [Электронный ресурс] : (утверждены Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 (с изм. от 08.01.1996 № 3 ; от 31.10.1998 № 1272). – Режим доступа : <http://www.fcp-bdd.ru/text/details/program.html>
164. Применение детских удерживающих устройств [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.fcp-bdd.ru/news/details/572.html>.

165. Принцип детермінізму : [сб. ст.] / под ред. Я.Ф. Аскина. – Саратов : Из-во Сарат. ун-та, 1983. – 154 с.
166. Причины травматизма и аварий на шахтах / Попков В.В., Бизяев В.П., Буров Н.Ф., Френкель Ю.М. – Кемерово : Кн. изд-во, 1971. – 158 с.
167. Про автомобільний транспорт : закон України від 10 листопада 2001 р. № 2344-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 22. – Ст. 105.
168. Про вдосконалення діяльності Державтоінспекції МВС України [Електронний ресурс] : наказ МВС України від 28 жовтня 2003 року № 1615. // Законодавство України : комп'ютерна правова система. – К., 2007. – № 12, груд. – 1 електрон. опт. диск (689 Мб) ; (CD-ROM). – Систем. требования: ПК не ниже P-233 ; ОЗУ-32Мб с лицензионными ОС Windows 95/OSR2/98/NT SP6/2000/XP. – Назва з контейнеру.
169. Про Верховну Раду Автономної Республіки Крим : закон України від 10 лютого 1998 р. № 90/98-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1998. – № 29. – Ст. 191.
170. Про внесення змін до Закону України „Про державну соціальну допомогу інвалідам з дитинства та дітям-інвалідам” : закон України від 4 листопада 2004 р. № 2154-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 2. – Ст. 43.
171. Про внесення змін до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту : постанова Кабінету Міністрів України від 29 січня 2003 р. № 141 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 6. – Ст. 236.
172. Про внесення змін та визнання такими, що втратили чинність, деяких указів Президента України з питань безпеки авіації : указ Президента України від 09 червня 2006 р. № 510/2006 // Офіційний вісник України. – 2006. – № 24. – Ст. 1765.
173. Про державний бюджет України на 2004 рік : закон України від 27 листопада 2003 р. № 1344-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 17-18. – Ст.250.
174. Про державну допомогу сім'ям з дітьми : закон України від 21 листопада 1992 р. № 2811-XII : за станом на 1 липня 2004 р. / Верховна Рада України. –

- Офіц. вид. – К. : Парлам. вид-во, 2004. – 15 с. – (Бібліотека офіційних видань).
175. Про державну соціальну допомогу інвалідам з дитинства та дітям-інвалідам : закон України від 16 листопада 2000 р. № 2109-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 1. – Ст. 2.
176. Про додаткові заходи щодо забезпечення виконання Національної програми „Діти України” на період до 2005 року : указ Президента України від 24 січня 2001 р. № 42/2001 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 4. – Ст. 116.
177. Про додаткові заходи щодо запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму під час літнього відпочинку : розпорядження Департаменту ДАІ МВС України від 17 травня 2006 № 46. – К. : ДДАІ МВС України, 2006. – 2 с.
178. Про дорожній рух : закон України від 28 січня 1993 р. № 3353-XII : за станом на 19 січня 2006 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.
179. Про дошкільну освіту : закон України від 11 липня 2001 р. № 2628-III // Законодавство України про освіту : за станом на 14 грудня 2006 р. / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К. : Парлам. вид-во, 2007. – С. 115-141. – (Бібліотека офіційних видань).
180. Про друковані засоби масової інформації (пресу) в Україні : закон України від 16 листопада 1992 р. № 2782-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 1. – Ст. 1.
181. Про загальну середню освіту : закон України від 13 травня 1999 р. № 651-XIV // Законодавство України про освіту : за станом на 14 грудня 2006 р. / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К. : Парлам. вид-во, 2007. – С. 65-91. – (Бібліотека офіційних видань).
182. Про затвердження Інструкції про порядок обліку дорожньо-транспортних пригод і осіб, які в них постраждали, та обміну інформацією між закладами охорони здоров'я і органами внутрішніх справ : наказ МВС України та Міністерства охорони здоров'я України від 25 червня 2007 р. № 205/353 //

Офіційний вісник України. – 2007. – № 52. – Ст. 2152.

183. Про затвердження Галузевої програми щодо забезпечення безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях міст, інших населених пунктів і залізничних переїздах на 2003 – 2007 роки [Електронний ресурс] : наказ Міністерства аграрної політики України від 20.06.2003 р. № 184 // Законодавство України : комп'ютерна правова система. – К., 2007. – № 12, груд. – 1 електрон. опт. диск (689 Мб) ; (CD-ROM). – Систем. требования: ПК не ниже P-233 ; ОЗУ-32Мб с лицензионными ОС Windows 95OSR2/98/NT SP6/2000/XP. – Назва з контейнеру.

184. Про затвердження картки обліку дорожньо-транспортних пригод та Інструкції щодо її заповнення : наказ МВС України від 28.12.2005 р. № 1242 // Офіційний вісник України. – 2006. – № 11. – Ст.787.

185. Про затвердження Комплексної програми запобігання дорожньо-транспортному, побутовому і дитячому травматизму, іншим нещасним випадкам невиробничого характеру на 1996 – 2000 роки [Электронный ресурс] : постанова Кабінету Міністрів України від 3 січня 1996 р. № 5 // Законодавство України : комп'ютерна правова система. – К., 2007. – № 12, груд. – 1 електрон. опт. диск (689 Мб) ; (CD-ROM). – Систем. требования: ПК не ниже P-233 ; ОЗУ-32Мб с лицензионными ОС Windows 95OSR2/98/NT SP6/2000/XP. – Назва з контейнеру.

186. Про затвердження Комплексної програми профілактики правопорушень на 2007-2009 роки : постанова Кабінету Міністрів України від 20 грудня 2006 р. № 1767 // Офіційний вісник України. – 2007. – № 51. – Ст.3418.

187. Про затвердження Конституції Автономної Республіки Крим : закон України від 23 грудня 1998 р. № 350-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 5-6. – Ст. 43.

188. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі)” : наказ Держкомітету України з питань

регуляторної політики та підприємництва та Мінтрансу України від 18 грудня 2003 р. № 136/985 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 1. – Ст. 26.

189. Про затвердження плану першочергових заходів з профілактики травматизму не виробничого характеру : розпорядження Кабінету Міністрів України від 8 листопада 2007 р. № 980-р // Урядовий кур'єр. – 2007. – № 218. – Ст. 16.

190. Про затвердження Положення про громадську прес-службу при Головному управлінні ДАІ МВС України : наказ МВС України від 11 липня 2002 р. № 677 // Офіційний вісник України. – 2002. – № 30. – Ст. 1442.

191. Про затвердження Положення про Координаційну раду з питань безпеки дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 29 березня 2006 р. № 388 // Офіційний вісник України. – 2006. – № 13. – Ст. 893.

192. Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ України : постанова Кабінету Міністрів України від 4 жовтня 2006 р. № 1383 // Офіційний вісник України. – 2006. – № 40. – Ст. 2687.

193. Про затвердження Положення про Міністерство охорони здоров'я України : указ Президента України від 24 липня 2000 р. № 918/2000 // Офіційний вісник України. – 2000. – № 30. – Ст. 1256.

194. Про затвердження Положення Про Міністерство України у справах сім'ї, молоді та спорту : указ Президента України від 18 серпня 2005 р. № 1176/2005 // Офіційний вісник України. – 2005. – № 34. – Ст. 2029.

195. Про затвердження Положення про організацію роботи з охорони праці учасників навчально-виховного процесу в установах і закладах освіти : наказ МОН України від 01 серпня 2001 р. № 563 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 47. – Ст. 2123.

196. Про затвердження Положення про психологічну службу системи освіти України [Електронний ресурс] : наказ Міністерства освіти України від 3 квітня 1999 р. № 127 // Законодавство України : комп'ютерна правова система. – К., 2007. – № 12, груд. – 1 електрон. опт. диск (689 Мб) ; (CD-ROM). – Систем. требования: ПК не ниже P-233 ; ОЗУ-32Мб с лицензионными ОС Windows

95OSR2/98/NT SP6/2000/XP. – Назва з контейнеру.

197. Про затвердження Порядку взаємодії з питань забезпечення перевезення організованих груп дітей на оздоровлення в табори відпочинку та інші оздоровчі заклади, а також проведення туристичних та екскурсійних подорожей (поїздок) : наказ Мінтранса України, МВС України, МОН України, Міністерства України у справах сім'ї, дітей та молоді від 27 липня 2004 р. № 672/831/623/120 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 35. – Ст. 2370.

198. Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті : постанова Кабінету Міністрів України від 8 листопада 2006 р. № 1567 // Офіційний вісник України. – 2006. – № 45. – Ст. 3011.

199. Про затвердження Порядку обліку дорожньо-транспортних пригод : постанова Кабінету Міністрів України від 30 червня 2005 р. № 538 // Офіційний вісник України. – 2005. – № 27. – Ст. 1569.

200. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту : постанова Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176 // Офіційний вісник України. – 1997. – № 8. – Ст. 2.

201. Про затвердження Програми „Шкільний автобус” : постанова Кабінету Міністрів України від 16 січня 2003 р. № 31 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 3. – Ст. 80.

202. Про затвердження Програми соціально-економічного та культурного розвитку Києва на 2005 рік [Електронний ресурс] : рішення Київської міської ради від 28 грудня 2004 р. № 1051/2461 // Законодавство України : комп'ютерна правова система. – К., 2007. – № 12, груд. – 1 електрон. опт. диск (689 Мб) ; (CD-ROM). – Систем. требования: ПК не ниже P-233 ; ОЗУ-32Мб с лицензионными ОС Windows 95OSR2/98/NT SP6/2000/XP. – Назва з контейнеру.

203. Про затвердження типових положень про підрозділи Державної автомобільної інспекції МВС України [Електронний ресурс] : наказ МВС України від 05 грудня 2007 р. № 458 // Картотека Законодавства України :

комп'ютерна правова система. – К., 2008. – № 6. – 1 електрон. опт. диск (682 Мб) ; (CD-ROM). – Систем. требования: ПК не ниже P-233 ; ОЗУ-15Мб с лицензионными ОС Windows 95/98/NT/XP/2000. – Назва з контейнеру.

204. Про затвердження Типової програми підготовки та підвищення кваліфікації фахівців, діяльність яких пов'язана з наданням послуг пасажирського автомобільного транспорту [Електронний ресурс] : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України та МОН України від 7 травня 1998 р. № 172/244 // Законодавство України : комп'ютерна правова система. – К., 2007. – № 12, груд. – 1 електрон. опт. диск (689 Мб) ; (CD-ROM). – Систем. требования: ПК не ниже P-233 ; ОЗУ-32Мб с лицензионными ОС Windows 95OSR2/98/NT SP6/2000/XP. – Назва з контейнеру.

205. Про заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні : указ Президента України від 12 листопада 2004 р. 1398/2004 // Урядовий кур'єр. – 2004. – № 219. – Ст. 10.

206. Про заходи щодо поліпшення роботи з профілактики невинуваченого травматизму населення України [Електронний ресурс] : постанова Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 1996 р. № 1303 // Картотека Законодавства України : комп'ютерна правова система. – К., 2008. – № 6. – 1 електрон. опт. диск (682 Мб) ; (CD-ROM). – Систем. требования: ПК не ниже P-233 ; ОЗУ-15Мб с лицензионными ОС Windows 95/98/NT/XP/2000. – Назва з контейнеру.

207. Про заходи щодо посилення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом [Електронний ресурс] : указ Президента України від 20 квітня 2004 р. № 570/2004 // Картотека Законодавства України : комп'ютерна правова система. – К., 2008. – № 6. – 1 електрон. опт. диск (682 Мб) ; (CD-ROM). – Систем. требования: ПК не ниже P-233 ; ОЗУ-15Мб с лицензионными ОС Windows 95/98/NT/XP/2000. – Назва з контейнеру.

208. Про інформацію : закон України від 2 жовтня 1992 р. № 2657-ХІІ // Закони України „Про рекламу”, „Про інформацію” : за станом на 7 листопада 2007 р. / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К. : Парлам. вид-во, 2007. – С. 27-51. – (Бібліотека офіційних видань).

209. Про Концепцію організації роботи з профілактики невиробничого травматизму [Електронний ресурс] : постанова Кабінету Міністрів України від 22 січня 1996 р. № 114 // Законодавство України : комп'ютерна правова система. – К., 2007. – № 12, груд. – 1 електрон. опт. диск (689 Мб) ; (CD-ROM). – Систем. требования: ПК не ниже P-233 ; ОЗУ-32Мб с лицензионными ОС Windows 95/OSR2/98/NT SP6/2000/XP. – Назва з контейнеру.
210. Про міліцію : закон України від 20 грудня 1990 р. № 565-XII // Закони України „Про міліцію”, „Про боротьбу тероризмом”: за станом на 12 жовтня 2007 р. / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К. : Парлам. вид-во, 2007. – С. 3-34. – (Бібліотека офіційних видань).
211. Про Міністерство освіти і науки України : указ Президента України від 7 червня 2000 р. № 773/2000 // Офіційний вісник України. – 2000. – № 23. – Ст. 934.
212. Про місцеве самоврядування в Україні : закон України від 21 травня 1997 р. № 280/97-ВР : за станом на 15 лютого 2008 р. / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К. : Парлам. вид-во, 2008. – 72 с. – (Бібліотека офіційних видань).
213. Про місцеві державні адміністрації : закон України від 9 квітня 1999 р. № 586-XIV : за станом на 20 грудня 2005 р. / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К. : Парлам. вид-во, 2006. – 36 с. – (Бібліотека офіційних видань).
214. Про Національну програму „Діти України” [Електронний ресурс] : указ Президента України від 18 січня 1996 р. № 63/96 // Картотека Законодавства України : комп'ютерна правова система. – К., 2008. - № 6. - 1 електрон. опт. диск (682 Мб) ; (CD-ROM). - Систем. требования: ПК не ниже P-233 ; ОЗУ-15Мб с лицензионными ОС Windows 95/98/NT/XP/2000. – Назва з контейнеру.
215. Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху : указ Президента України від 20 листопада 2007 р. № 1121/2007 // Урядовий кур'єр. – 2007. – № 223. – Ст. 9.
216. Про невідкладні заходи щодо попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму : наказ Міністерства освіти України та МВС

України від 25 грудня 1992 р. № 226/733 / МВС України. – К., 1992. – 4 с.

217. Про органи і служби у справах дітей та спеціальні установи для дітей : закон України від 24 січня 1995 р. № 20/95-ВР // Закони України „Про органи і служби у справах дітей та спеціальні установи для дітей”, „Про забезпечення організаційно-правових умов соціального захисту дітей-сиріт та дітей, позбавлених батьківського піклування” : за станом на 25 квітня 2007 р. / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К. : Парлам. вид-во, 2007. – С. 3-21. – (Бібліотека офіційних видань).

218. Про освіту : закон України від 23 травня 1991 р. № 1060-ХІІ // Законодавство України про освіту : за станом на 14 грудня 2006 р. / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К. : Парлам. вид-во, 2007. – С. 4-36. – (Бібліотека офіційних видань).

219. Про охорону дитинства : закон України від 26 квітня 2001 р. № 2402-ІІІ : за станом на 5 травня 2005 р. / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К. : Парлам. вид-во, 2005. – 24 с. – (Бібліотека офіційних видань).

220. Про позашкільну освіту : закон України від 22 червня 2000 р. № 1841-ІІІ // Законодавство України про освіту : за станом на 14 грудня 2006 р. / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К. : Парлам. вид-во, 2007. – С. 91-115. – (Бібліотека офіційних видань).

221. Про Положення про Державний комітет телебачення і радіомовлення України : указ Президента України від 27 серпня 2003 р. № 920/2003 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 35. – Ст. 1884.

222. Про Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ : постанова Кабінету Міністрів України від 14 квітня 1997 р. № 341 // Офіційний вісник України. – 1997. – № 16. – Ст. 56.

223. Про посилення роботи з запобігання дорожньо-транспортного травматизму : наказ Головного управління освіти і науки Донецької обласної державної адміністрації від 05 травня 2004 р. № 280 [з додатками : додаток 1 : програма навчання учнів 1-11 класів шкіл області правилам дорожнього руху в межах курсу ОБЖ ; додаток 2 : програма для класних керівників з вивчення ПДР на

класних годинах] / Головне управління освіти і науки Донецької облдержадміністрації. – Донецьк, 2004. – 10 с.,

224. Про посилення роботи з запобігання дорожньо-транспортного травматизму : наказ Головного управління освіти і науки Донецької обласної державної адміністрації від 21 червня 2005 р. № 356 [з додатками : додаток 1 : програма навчання учнів 1-11 класів шкіл області правилам дорожнього руху в межах курсу ОБЖ ; додаток 2 : програма для класних керівників з вивчення ПДР на класних годинах] / Головне управління освіти і науки Донецької облдержадміністрації. – Донецьк, 2004. – 10 с.

225. Про проведення в місті Києві заходів щодо запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму у 1991-1995 роках : наказ УВС м. Києва, ГУ народної освіти Київського міськвиконкому, ГУ культури Київського міськвиконкому, Виробничого житлоремонтного об'єднання Київського міськвиконкому, Київського міського територіально-виробничого об'єднання „Автотранспорт”, Київського виробничого об'єднання будівельного автотранспорту „Київбудтранс”, Київського трамвайно-тролейбусного управління, Київської міської Ради союзу автомобілістів УРСР, Київського міського комітету товариства Червоного Хреста від 5 травня 1991 року № 82/175/98/135/90/160/116/83/173 ; [6 додатків]. – К., 1991. – 25 с.

226. Про рекламу : закон України від 3 липня 1996 р. № 270/96-ВР // Закони України „Про рекламу”, „Про інформацію” : за станом на 7 листопада 2007 р. / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К. : Парлам. вид-во, 2007. – С. 3-27. – (Бібліотека офіційних видань).

227. Про соціальну роботу з дітьми та молоддю : закон України від 21 червня 2001 р. № 2558-III // Закони України „Про соціальну роботу з дітьми та молоддю”, „Про сприяння соціальному становленню та розвитку молоді в Україні” : за станом на 1 серпня 2006 р. / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К. : Парлам. вид-во, 2006. – С. 3-14. – (Бібліотека офіційних видань).

228. Про стан безпеки руху і заходи щодо його покращення [Електронний ресурс] : наказ Мінтрансзв'язку України від 26 травня 2005 р. № 244 //

Законодавство України : комп'ютерна правова система. - К., 2007. - № 12, груд. – 1 електрон. опт. диск (689 Мб) ; (CD-ROM). – Систем. требования: ПК не ниже P-233 ; ОЗУ-32Мб с лицензионными ОС Windows 95OSR2/98/NT SP6/2000/XP. – Назва з контейнеру.

229. Про створення автотранспортних управлінь Міністерства транспорту : постанова Кабінету Міністрів України від 4 грудня 1998 р. № 1913 // Офіційний вісник України. – 1998. – № 49. – Ст. 1793.

230. Про телебачення і радіомовлення : закон України від 21 грудня 1993 р. № 3759-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 10. – Ст. 43.

231. Про утворення Головної державної інспекції на автомобільному транспорті : постанова Кабінету Міністрів України від 8 вересня 2004 р. № 1190 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 36. – Ст. 2411.

232. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма : материалы Республиканской научно-практической конференции (Минск, 27-28 апреля 1981 г.). – Мн. : Нар. асвета, 1982. – 55 с.

233. Профилактика детского травматизма / [Ревенко Т.А. Усикова Т.Я., Климовицкий В.Г. и др.] ; под рук. Ревенко Т.А. - К. : Изд-во „Здоров'я”, 1985. – 47 с.

234. Профилактика детского травматизма, организация травматологической помощи и лечение травм у детей / под ред. В.Л. Андрианова. – Л. : М-во здравоохранения РСФСР, Ленингр. науч.-исслед. дет. ортопедический ин-т им. Г.И. Турнера, 1981. – 96 с.

235. Профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму підрозділами ДАІ: організаційні заходи та планування : науково-практичні рекомендації / [Веселов М.Ю., Зубенко О.М., Коробкін В.Ф. та ін.]. – Донецьк : Норд Комп'ютер, 2007. – 192 с.

236. Прохоров А.М. Советский энциклопедический словарь / Прохоров А.М. – 2-е изд. – М. : Советская Энциклопедия, 1982. – 1600 с.

237. Рабийчук Э. Безопасность детей – в наших руках / Эмилия Рабийчук // Вестник Госавтоинспекции МВД Украины. – 2004. – № 1. – С. 13.

238. Рабийчук Э. Счастлиное и безопасное лето наших детей / Эмилия Рабийчук // Вестник Госавтоинспекции МВД Украины. – 2004. – № 6. – С. 12.
239. Рабийчук Э. Творчество как средство профилактики / Эмилия Рабийчук // Вестник Госавтоинспекции МВД Украины. – 2004. – № 10. – С. 20-21.
240. Развадовський В.Й. Система адміністративно-правового регулювання правовідносин у транспортній сфері / В.Й. Развадовський // Вісник національного університету внутрішніх справ. – 2004. – Вип. 25. – С. 91-100.
241. Развадовський В.Й. Адміністративна відповідальність за порушення норм, правил і стандартів, що торкаються забезпечення безпеки дорожнього руху : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юр. наук : спец. 12.00.07 „Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / Развадовський Віктор Йосипович. – Одеса, 1998. – 16 с.
242. Райымкул уулу Касымбек Нормативно-правовое регулирование безопасности дорожного движения / Райымкул уулу Касымбек // Безопасность дорожного руху: сучасність і майбутнє : зб. матеріалів між нар. наук.-практ. конф. / М-во внутрішніх справ України ; Департамент ДАІ ; НДЦ БДР [ред. колегія : А.Й. Присяжнюк, Г.В. Георгієнко, О.О. Калинський та ін.]. – К., 2004. – С. 18-24.
243. Редзюк А.М. Державна концепція підвищення безпеки дорожнього руху в Україні : [проект] / А.М. Редзюк // Автошляховик України : наук.-вироб. журн. – 2006. – 1 (189). – С. 2-11.
244. Редзюк А.М. Державна концепція підвищення безпеки дорожнього руху в Україні : [проект] ; [продовження] / А.М. Редзюк // Автошляховик України : науково-виробничий журнал. – 2006. – 2 (190). – С. 6-14.
245. Редзюк А.М. Нормативно-правове забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху / Редзюк Анатолій Михайлович // Безопасность дорожного руху: сучасність і майбутнє : зб. матеріалів між нар. наук.-практ. конф. / М-во внутрішніх справ України ; Департамент ДАІ ; НДЦ БДР [ред. колегія : А.Й. Присяжнюк, Г.В. Георгієнко, О.О. Калинський та ін.]. – К., 2004. – С. 110-112.

246. Результаты работы по обеспечению безопасности дорожного движения в Донецкой области за 1999 год / УГАИ УМВД Украины в Донецкой области. – Донецк, 2000. – 88 с.
247. Результаты работы по обеспечению безопасности дорожного движения в Донецкой области за 2001 год / УГАИ УМВД Украины в Донецкой области. – Донецк, 2002. – 88 с.
248. Результаты работы по обеспечению безопасности дорожного движения в Донецкой области за 2003 год / УГАИ УМВД Украины в Донецкой области. – Донецк : Типография ООО „Норд Компьютер”, 2004. – 88 с.
249. Рейцен Е.А. Методы оценки социально-экономического ущерба от ДТП / Е.А. Рейцен, И.Л. Кужильный // Безпека дорожнього руху України : наук.-техн. вісник. – 2003. – № 1-2. – С. 5-11.
250. Репік І.А. Аналіз аварійності за участю дітей як підстава для укладання програми навчання дітей безпечній поведінці на дорозі для шкільного предмету „Основи безпеки життєдіяльності” / І.А. Репік // Безпека дорожнього руху України : науково-технічний вісник. – 2000 – № 3 (8). – С. 91-93.
251. Репік І.А. Безпека дорожнього руху – запорука життя / І.А. Репік // Безпека дорожнього руху України : наук.-техн. вісник. – 2005. – № 3-4. С. 29-32.
252. Розподіл постійного населення України за статтю та віком станом на 1 січня 2003 та 2004 рр. : стат. зб. / [відповід. за вип. Стельмах Л.М., Івончик Н.П.]. – К. : Комітет статистики України, 2004. – 438 с.
253. Розподіл постійного населення України за статтю та віком станом на 1 січня 2005 р. : стат. зб. / [відповід. за вип. Стельмах Л.М.]. – К. : Комітет статистики України, 2005. – 411 с.
254. Розподіл постійного населення України за статтю та віком станом на 1 січня 2006 р. : стат. зб. / [відповід. за вип. Стельмах Л.М.]. – К. : Комітет статистики України, 2006. – 411 с.
255. Розподіл постійного населення України за статтю та віком станом на 1 січня 2007 р. : стат. зб. / [відповід. за вип. Стельмах Л.М.]. – К. : Комітет статистики України, 2007. – 416 с.

256. Розподіл постійного населення України за статтю та віком станом на 1 січня 2008 р. : стат. зб. / [відповід. за вип. Стельмах Л.М.]. – К. : Комітет статистики України, 2008. – 416 с.
257. Романов А.Г. К вопросу об организации исследований причин ДТП и условий, способствующих их возникновению / А.Г. Романов // Анализ причин и условий возникновения ДТП : сб. науч. тр. / под ред. Романова А.Г. – М., 1984. – С. 3-18.
258. Русалов В.М. Биологические основы индивидуально-психологических различий / Русалов В.М. – М. : Наука, 1979, - 352 с.
259. Сало О. М. Посібник від "А" до "Я" водіям та працівникам ДАІ МВС України / Сало О. М. – Львів, 2004. - 514 с.
260. Самсонов В.Н. Административное законодательство: понятие, содержание, реформа / Самсонов В.Н. — Харьков : Основа, 1991. — 120 с.
261. Семенихін С.І. Щодо нормативно-правових аспектів у сфері безпеки дорожнього руху / Семенихін Сергій Іванович // Безпека дорожнього руху: сучасність і майбутнє : зб. матеріалів між нар. наук.-практ. конф. / М-во внутрішніх справ України ; Департамент ДАІ ; НДЦ БДР [ред. колегія : А.Й. Присяжнюк, Г.В. Георгієнко, О.О. Калинський та ін.]. – К., 2004. – С. 52.
262. Сімейний Кодекс України : [ухвалено 10 січня 2002 р.] // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 21-22. – Ст. 135.
263. Словарь иностранных слов / [под ред. И.В. Лехина, С.М. Локшиной, Ф.Н. Петрова и Л.С. Шаумяна] - изд. 6-ое, перераб. и доп. – М. : Сов. Энциклопедия, 1964. – 784 с.
264. Смирнов А.М. Транспортне право : курс лекцій / Смирнов А.М., Клещенко О.В. – Донецьк : ДЮІ, 2006. – 300 с.
265. Собакарь А.О. Основи безпеки дорожнього руху : навч. посіб. / Собакарь А.О., Холмянський Я.Д., Тараненко С.М. ; за ред. В.М. Бесчастного. – К. : Знання, 2007. – 312 с. : 20 с. іл.
266. Согатовский В.Н. Опыт построения категориального аппарата системного подхода / Согатовский В.Н. // Философские науки – 1976. – № 3. – С. 75-76.

267. Соціальний проект – „За мир на дорозі!” [Електронний ресурс] / пресс-центр УГИБДД УВД Калининградської області. – Режим доступу : <http://www.insur-today.ru/pressr/1885>.
268. Статистика дорожно-транспортних происшествий в Европе : сборник Европейской Экономической Комиссии ООН / Европейская Экономическая Комиссия ООН. – Нью-Йорк, 1978. – 45 с.
269. Стахов А.И. Административно-правовая природа безопасности / А.И. Стахов // Полицейское право : науч.-практ. журн. – 2006. – № 1(5) 2006. – С. 5-8.
270. Столичные школьники будут светиться ночью [Электронный ресурс] // Факты. – Режим доступа : <http://www.from-ua.com/hotline/415bb283647bb/>.
271. Суравегина И. Рождение человека, личности / И. Суравегина // Основы безопасности жизнедеятельности. – 1999. – № 3. – С. 44-45.
272. Тараненко С.М. Необхiднiсть i завдання реформування законодавства України у сферi забезпечення безпеки дорожнього руху / С.М. Тараненко, А.О. Собакар. // Правові проблеми правоохоронної діяльності. – 2005. № 1. – С. 66-77.
273. Тараненко С.М., Собакар А.О. Відповідальність за порушення законодавства про дорожній рух [нормативна база, коментарі, зразки процесуальних документів] : навч. посіб. / Тараненко С.М., Собакар А.О. – Донецьк: ДЮІ МВС при ДонНУ, 2005. – 133 с.
274. Тихомиров Ю.А. Теория компетенции / Тихомиров Ю.А. – М. : Юринформцентр, 2004. – 355 с.
275. Токар М.О. Використання даних про дорожньо-транспортні пригоди для регулювання дорожнього руху / Токар Михайло Олександрович // Безпека дорожнього руху: сучасність і майбутнє: зб. матеріалів між нар. наук.-практ. конф. / М-во внутрішніх справ України ; Департамент ДАІ ; НДЦ БДР [ред. колегія : А.Й. Присяжнюк, Г.В. Георгієнко, О.О. Калинський та ін.]. – К., 2004. – С. 41-42.
276. Токар М.О. Про джерела вивчення соціально-гігієнічних і психологічних

факторів, що впливають на виникнення ДТП / Токар Михайло Олександрович // Безпека дорожнього руху: сучасність і майбутнє: зб. матеріалів між нар. наук.-практ. конф. / М-во внутрішніх справ України ; Департамент ДАІ ; НДЦ БДР [ред. колегія : А.Й. Присяжнюк, Г.В. Георгієнко, О.О. Калинський та ін.]. – К., 2004. – С. 53-54.

277. Травматология детского возраста : труды объединенной научной сессии Центрального и Рижского институтов травматологии и ортопедии по вопросам профилактики травматизма и лечению травм у детей (Москва, 1-4 августа 1961 г.), [Т. XXIV] / под ред. М.В. Волкова. - М. : Центр. ин-т травматологии и ортопедии, 1963. – 278 с.

278. Уберечь детей от беды – нет задачи важнее [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.vn.ru/03.06.2003/citydocs/26502/>.

279. Филиппов Ф.Р. Дети в стране развитого социализма / Филиппов Ф.Р. // Социологические исследования. – 1979. – № 4. – С. 48-56.

280. Фомиченко Н.А. Меры профилактики детского дорожно-транспортного травматизма за рубежом : реферативный обзор / Фомиченко Н.А. ; отв. за вып. Божинский И.А. – М., 1986. – 19 с.

281. Форштат М. Безопасность пешехода: права и обязанности / Марк Форштат // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2005. – № 1. – С. 50-54.

282. Форштат М. О культуре дорожной безопасности / Марк Форштат // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2005. – № 12. – С. 24-29.

283. Форштат М. Опасная тенденция. Детский дорожно-транспортный травматизм: вчера и сегодня / Марк Форштат. // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2006. – № 3. – С. 38-42.

284. Форштат М. Опасная тенденция. Детский дорожно-транспортный травматизм: вчера и сегодня [продолжение] / Марк Форштат. // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2006. – № 4. – С. 40-47.

285. Фролов О.С. Проблеми правового регулювання і практики застосування вогнепальної зброї, спеціальних засобів та заходів фізичного впливу працівниками органів внутрішніх справ : автореф. дис. на здобуття наук.

ступеня канд. юр. наук : спец. 12.00.07 „Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / Фролов Олександр Семенович. – Х., 2000. – 19 с.

286. Шахриманьян И.К. Совершенствование деятельности органов внутренних дел по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма : учеб. пособие / Измаил Константинович Шахриманьян. – М. : Типография Академии МВД СССР, 1984. – 61 с.

287. Шептулин А.П. Категории диалектики / Шептулин А.П. – М. : Высш. шк., 1971. – 284 с.

288. Шляховий В. Я виліплюю з пластиліну Дядю Стьопу й Машину... / Володимир Шляховий // Зустрічна смуга. – 2007. – № 2. – С. 46–47.

289. ЮІРівському руху – третина століття : [ред. ст.] // Іменем Закону. – 2006. – № 38. – С. 12-13.

290. Юридична енциклопедія : в 6 т. Т. 3. / [редкол.: Ю.С. Шемшученко (голова редкол.) та ін]. – К. : Укр. енцикл. – 2001. – 792 с.

291. Якимов А. Новые положения правил дорожного движения Российской Федерации / Александр Якимов, Владимир Тарасенков, Михаил Афанасьев. // Профессионал : [популярно-правовой альманах МВД России]. – 2006. – № 1. – С. 11-14.

292. Якубенко Н.В. Дорожно-транспортные происшествия в антропотехнической системе „дорожное движение”: организационно-правовые аспекты / Якубенко Н.В. – Тюмень: Изд-во „Вектор-Бук”, 2001. – 312 с.

293. Якупов А. Безопасное участие в дорожном движении. Психолого-педагогические основы подготовки детей / А. Якупов // Основы безопасности жизнедеятельности. – 1999. – № 3. – С. 33-36.

294. Якупов А. Детский дорожно-транспортный травматизм. Системный подход к обучению учащихся школ безопасному поведению на дорогах и улицах / А. Якупов // Основы безопасности жизнедеятельности. – 1998. – № 2. – С. 26-30.

295. Якупов А. Дорожно-транспортный травматизм: причины и пути

- предотвращения / А. Якупов // Основы безопасности жизнедеятельности. – 1999. – № 2. – С. 43-46.
296. Якупов А. Опасность на дороге: секреты для всех / А. Якупов // Основы безопасности жизнедеятельности. – 1998. – № 5. – С. 59-60.
297. Якупов А. Пешеход – профессия опасная / А. Якупов // Основы безопасности жизнедеятельности. – 1998. – № 4. – С. 42-44.
298. Якупов А. Формирование транспортной культуры. Главное в обеспечении безопасности дорожного движения / А. Якупов // Основы безопасности жизнедеятельности. – 1999. – № 1. – С. 45-50.
299. Ярошенко В. Важлива ініціатива ООН / Володимир Ярошенко // Зустрічна смуга. – 2007. – № 2. – С. 6-7.
300. Ярошенко В. Госавтоинспекция Украины сегодня и завтра / Владимир Ярошенко. // Встречная полоса. – 2007. – № 3. – С.3.
301. Ярошенко В. Законодательство нуждается в совершенствовании / Владимир Ярошенко. // Встречная полоса. – 2007. – № 3. – С.2.
302. Ярошенко В. Зберегти дітей – врятувати націю / Володимир Ярошенко. // Зустрічна смуга. – 2007. – № 3. – С. 8-9.
303. Яцько Т. Гра як спосіб виживання / Тетяна Яцько // Іменем Закону. – 2006. – № 42. – С. 12-13.
304. Children as pedestrians / [based on original material produced for Scottish Road Safety Campaign]. – Kenton : SRSC & Dawn Boyfield Design Associates, 1996. – 11 p.
305. Children as pedestrians / [based on original material produced for Scottish Road Safety Campaign]. - Kenton : SRSC & Dawn Boyfield Design Associates, 1999. – 11 p.
306. Killing speed and saving lives / [prepared for the Department of Transport by Gwilym Thomas and Associates]. - Kenton : [Crown copyright March], 1993. – 3 p. Road Safety for the under fives / [based on original material produced for Scottish Road Safety Campaign]. - Kenton : SRSC & Dawn Boyfield Design Associates, 1999. – 11 p.

307. Safer Cycling / [designed and produced by DBDA]. - Kenton : DBDA, 1999. – 25 p.
308. Schwarz K. Neue Wege Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche / K. Schwarz. // Die Polizei. – 1968. – Nr. – P. 42–44.
309. Struck G. Kinder und Straßenverkehr / G. Struck. // Polizei und Verkehrsjournal. – 1967. – Nr. 6. – P. 18.
310. What would You kill for? / [prepared for the Department of Transport by BCG Communications]. – Kenton : [Crown copyright April], 1995. – 5 p.
311. Гуржій Т.О. Безпека дорожнього руху як складова національної безпеки / Гуржій Т.О. // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (Донецьк, 15 жовтня 2010 року). – Донецьк : ООО «Цифровая типография», 2010. – 406 с.
312. Адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху : науково-практичний коментар / За заг. ред. В.К. Колпакова / С.М. Протченко, М.М. Уздемир, М.Ю. Веселов та ін. – Донецьк : Норд-Прес, 2010. – 267 с.
313. Haddon Jr W. The changing approach to the epidemiology, prevention, and amelioration of trauma: the transition to approaches etiologically rather than descriptively based. American Journal of Public Health, 1968, 58:1431–1438.
314. Trinca G et al. Reducing traffic injury: the global challenge. Melbourne, Royal Australasian College of Surgeons, 1988.
315. Centers for Disease Control and Prevention. Motor vehicle safety: a 20th century public health achievement. Morbidity and Mortality Weekly Report, 1999, 48 : 369-374.
316. Lonero L et al. Road safety as a social construct. Ottawa, Northport Associates, 2002 (Transport Canada Report No. 8080-00-1112).
317. Мисливий В.А. Безпека дорожнього руху в Україні: сучасний стан та перспективи / Мисливий В.А. // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (Донецьк, 15 жовтня 2010 року). – Донецьк : ООО

«Цифровая типография», 2010. – 406 с.

318. Концепція державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2009-2012 роки : затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 2008 року №1384-р. / [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://bezbanka.at.ua/news/2008-11-06-3>.

319. Горская А.В. Педагогическая профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в современном мегаполисе : автореферат дис. ... канд. пед. наук : 13.00.01. / Горская Арина Викторовна, С.-Петербур. ун-т МВД РФ. – С.-Петербург, 2004. – 22 с.

320. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма : методическое пособие / [Е. А. Козловская] ; под общ. ред. В. Н. Кирьянова. – М. : Третий Рим, 2008. – 58 с.

321. Школа дорожных наук : профилактика детского дорожно-транспортного травматизма / О. Ю. Старцева. – М. : Творческий центр Сфера, 2008. – 62 с.

322. Собакаръ А.О. Адміністративно-правові заходи запобігання аварійності на автотранспорті в Україні / А.О. Собакаръ. // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності : збірник наукових праць. – № 1. – 2006. – С. 129-138.

323. Мехтієва Т.В. Адміністративно-правовий механізм реалізації інституту реєстрації фізичних осіб та його елементи / Т.В. Мехтієва. // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності : збірник наукових праць. – № 3 (42). – 2010. – С. 116-121.

324. Голосніченко І.П. Адміністративне право України (основні категорії і поняття) : посібник / І.П. Голосніченко. – Ірпінь : [б.в.], 1998. – 108.

325. Лазарев В.В. Определение сферы правового регулирования / Лазарев В.В. // Правоведение. – 1980. – № 5. – С. 64-71.

Наукове видання

Веселов Микола Юрійович

**АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВА ПРОФІЛАКТИКА ДИТЯЧОГО
ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ В УКРАЇНІ**

Монографія

Друкується в авторській редакції

*Автор висловлює щирю вдячність за надану допомогу та підтримку під час проведення наукового дослідження і підготовки монографії керівництву Донецького юридичного інституту **В.М. Бесчастному**, науковому керівникові **В.К. Колпакову**, а також іншим науковцям і фахівцям: **О.В. Кузьменко**, **В.Т. Білоусу**, **Е.Ф. Демському**, **В.М. Лозовому**, **С.М. Долгополову**, **А.В. Удовенку**, **О.М. Зубенку**, **Л.В. Мартинініній**, **В.І. Кузічкіну**.*