

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНА ПОЛІЦІЯ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ
КОНСУЛЬТАТИВНА МІСІЯ ЄС В УКРАЇНІ
УКРАЇНСЬКИЙ НДІ МЕДИЦИНИ ТРАНСПОРТУ
ВИКОНКОМ КРИВОРІЗЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
БЛАГОДІЙНЕ ТОВАРИСТВО «МЕРЕЖА» М. КРИВИЙ РІГ»
МІЖНАРОДНИЙ ФОНД ДОПОМОГИ
ПОСТРАЖДАЛИМ ВНАСЛІДОК ДТП
АТП «ОДИУМ-ПРЕСТИЖ»**



ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

XIII Міжнародної науково-практичної конференції

**«БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ:
ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ АСПЕКТИ»**



**ТИЖДЕНЬ БЕЗПЕКИ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

2011-2020 десятиліття дії з безпеки дорожнього руху

*м. Кривий Ріг
16 листопада 2018 року*

УДК 351.811
ББК 67.99 (2) 116.31

Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 16 листопада 2018 року). – Кривий Ріг, 2018. – 195 с.

*Рекомендовано до друку та поширення через мережу Інтернет
Вченою радою Донецького юридичного інституту МВС України
(протокол № 3 від 23 листопада 2018 року)*

Публікується за матеріалами XIII Міжнародної науково-практичної конференції «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти», яка відбулася 16 листопада 2018 року у навчально-виховному комплексі Донецького юридичного інституту МВС України (м. Кривий Ріг, вул. Співдружності, 92А).

Видання може бути корисним для співробітників Національної поліції України, представників правоохоронних та судових органів, аспірантів (ад'юнктів), слухачів магістратури, студентів та курсантів закладів вищої освіти із специфічними умовами навчання, що здійснюють підготовку поліцейських, а також всім, хто цікавиться проблемами забезпечення безпеки дорожнього руху.

Матеріали збірника опубліковані в авторській редакції.

**ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ
XIII МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
«БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ
АСПЕКТИ»**

Голова організаційного комітету:

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

Відповідальний секретар організаційного комітету:

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

Секретар організаційного комітету:

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

Члени організаційного комітету:

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

Червінчук Андрій Васильович – старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

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

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

ЗМІСТ

Вступне слово ректора Донецького юридичного інституту МВС України, доктора юридичних наук, професора, заслуженого юриста України Бесчастного Віктора Миколайовича	7
Привітальна промова Криворізького міського голови, доктора технічних наук, професора, заслуженого діяча науки і техніки України Вілкула Юрія Григоровича	10
Аганін Б.Ю. Поняття та зміст адміністративної відповідальності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	12
Байдак Ж.В., Веселов М.Ю. Дорожня безпека: міжнародний досвід новацій покращення дорожньої інфраструктури та впровадження інтелектуальних транспортних систем	16
Басс В.О. Досвід європейських країн у сфері правового регулювання безпеки дорожнього руху	19
Belecciu Ș., Ionașcu V. Practici pozitive de sisteme inteligente aplicate în procesul de administrarea a siguranței rutiere	22
Вайда Т.С. Медична підготовка учасників дорожнього руху як обов'язковий компонент підтримання публічної безпеки на вулично-дорожній мережі: сучасні категорії екстреної медицини та компетенції осіб з надання допомоги потерпілим	28
Венгер А.С. Аналіз сучасного стану безпеки та організації дорожнього руху на автомобільних дорогах України	37
Веселов М.Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення безпеки дітей-пасажирів у дорожньому русі	39
Вовк Ю.Я., Вовк І.П., Крайничин В.А. Особливості страхування та ризику пасажирських перевезень в системі готельно-ресторанного та туристичного бізнесу	42
Вовк Ю.Я., Вовк І.П., Матвійшин А.Й., Крайничин В.А. Шляхи забезпечення безпеки нерегулярних пасажирських перевезень в системі готельно-ресторанного та туристичного бізнесу	44
Гіць І.І. Аналіз розподілу ДТП на автошляхах та у містах	47
Гладчук Д.І. Про стан та причини дорожньо-транспортного травматизму у м. Кривий Ріг	51
Горбань Р.С., Доненко В.В. Сучасні проблеми адміністративної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху	62
Дідик Н.І., Сивак Ю.М. Правовий механізм забезпечення безпеки дорожнього руху	64

Дмитренко А.О., Басс В.О. Особливості адміністративної відповідальності пішоходів за порушення правил безпеки дорожнього руху	67
Жилінков О.О. Особливості навчання і проблеми під час підготовки водіїв категорії «Т»	70
Зиновенко В.В. О целесообразности введения балльной системы учета нарушений правил дорожного движения	73
Ищенко І.В. Система адміністративно-правових заходів поліції у сфері ювенальної превенції	75
Кадала В.В. Щодо відповідальності за шкоду, завдану безпілотним транспортним засобом	77
Санаăу А., Postovan O. Personalitatea infractorului din domeniul transportului rutier	80
Коллер Ю.С. Перспективи вдосконалення нормативно-правового регулювання окремих аспектів забезпечення безпеки дорожнього руху	86
Коптєв А.М., Гаркуша В.В. Міжнародний досвід надання послуг в сфері реєстрації транспортних засобів	90
Коробкін В.Ф. Забезпечення безпеки життя людині у дорожньому русі пріоритет з іншими завданнями держави	92
Кузьмін Д.В. Поняття безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом	96
Куліковська О.Є., Атаманенко Ю.Ю. Вибір масштабу при картографуванні дорожньо-транспортної пригоди наявними технологіями	99
Лопатін С.В. Щодо міжнародного врегулювання адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху	103
Лук'яничков Б.Є., Микитенко О.Б. Сучасний стан боротьби із перевищенням швидкості на дорогах України	106
Марценишин Ю.І. Правове регулювання швидкісного режиму в Україні: порівняльно-правовий аналіз	108
Мисливий В.А. Співзаподіяння у дорожньо-транспортних злочинах	111
Панченко М.А. Контроль поліції за технічним станом транспортних засобів під час їх експлуатації	115
Пахольченко Д.О., Стрельченко О.Г. Вплив корупційних діянь у сфері обігу лікарських засобів на медичне забезпечення безпеки дорожнього руху	118
Пилипенко Є.О. Позбавлення права керування транспортним засобом як вид стягнення за створення аварійної обстановки на дорозі	120
Приходько О.О., Федоровська Н.В. Безпечна поведінка дитини при їзді на велосипеді	123
Рейцен Є.О., Кучеренко Н.М. Про системний підхід до підвищення рівня безпеки дорожнього руху в містах України	126

Репік І.А. Визначення місця освітніх програм та планів навчання дітей безпечній поведінці на дорозі у сучасній системі освіти	133
Салманова О.Ю. Щодо адміністративної відповідальності за залишення місця ДТП причетною до неї особою	137
Семенишин М.О. Дисциплінованість учасників дорожнього руху як основний фактор забезпечення безпеки дорожнього руху	140
Сенатосенко В.А. Безпека на дорозі – основний фактор в системі підготовки водіїв у автошколах	142
Сістук В.О. Методика оцінки стану вулично-дорожньої мережі на основі її мікромоделювання та інтегрального критерію рівня обслуговування	145
Степаненко В.В. Організаційні аспекти удосконалення безпеки дорожнього руху	149
Стрельченко К.А., Горбач О.В. Наукові підходи щодо характеристики публічної адміністрації у сфері безпеки дорожнього руху	153
Стрельченко О.Г. Нормативно-правове адміністрування сфери обігу лікарських засобів як необхідна складова забезпечення безпеки дорожнього руху	156
Тарановська А.О. Контроль за дотриманням правил дорожнього руху його учасниками	160
Тулінов В.С. Діяльність поліції, орієнтована на громаду (приклад Донецької області)	163
Францішко А.А. Стан безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах Донеччини	166
Холопцов М.О. Актуальні питання дитячого травматизму при дорожньо-транспортних пригодах	169
Цуркаленко Д.П. Профілактичні заходи в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: реальність і перспективи	172
Червінчук А.В. Адміністративно-правовий статус власника транспортного засобу	176
Черненко Д.А., Цуркаленко Ю.В. Діяльність курсантів Донецького юридичного інституту МВС України у сфері профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму	179
Шабан А.А. Адміністративно-правові форми діяльності ГАИ	181
Шевцов С.О. Дорожньо-транспортні пригоди: питання передбачення виникнення небезпеки для руху	184
Шевченко Л.В. Доктринально-правова класифікація публічної адміністрації у сфері безпеки дорожнього руху	188
Шкабара О.А., Бухтіярова І.Г. Адміністративно-правова характеристика безпеки дорожнього руху в Україні із країнами Європейського Союзу: порівняльно-статистичний аналіз	192

ВСТУПНЕ СЛОВО

**ректора Донецького юридичного інституту МВС України,
доктора юридичних наук, професора, заслуженого юриста України
БЕСЧАСТНОГО ВІКТОРА МИКОЛАЙОВИЧА**

Шановні учасники конференції, гості та присутні!

Радий вітати усіх учасників конференції та щиро вдячний за знайдену можливість відгукнутися на наше запрошення і взяти участь у **XIII Міжнародній науково-практичній конференції «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти».**

Вже 13-ий рік поспіль, напередодні Всесвітнього Дня пам'яті жертв дорожньо-транспортних пригод Донецький юридичний інститут МВС України проводить Міжнародну науково-практичну конференцію з безпеки дорожнього руху, адже питання, що ставляться на розгляд та вирішення заходу дотепер не втратили своєї великої актуальності й значущості. Так, за питомими показниками аварійності та наслідків дорожньо-транспортних пригод Україна є одним з лідерів серед європейських країн. Якщо у середньому в країнах-членах Європейського Союзу на 100 тис. жителів припадає 5,1 відсотка загиблих у ДТП, тоді як в Україні цей показник становить 8.

Схвалена у 2017 році Кабінетом Міністрів України Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року мала за мету не тільки зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30 відсотків та ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху, але й запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення.

Проте незважаючи на чималу кількість затверджених Стратегією завдань у сфері транспортної безпеки, рівень смертності та постраждалих внаслідок ДТП залишається вкрай високим, адже лише спільна робота усіх органів влади та населення зможе вирішити проблему забезпечення безпеки дорожнього руху, надання допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод, а також якісної підготовки та пропаганди дотримання чинних на транспорті правил серед усіх категорій учасників дорожнього руху. Також не менш важливим у формуванні політики України у сфері безпеки на автомобільному транспорті є запозичення передового досвіду розвинутих країн світу щодо підвищення безпеки транспортних засобів та об'єктів інфраструктури, а також забезпечення належного поведінки людей в умовах дорожнього руху.

Тому сьогодні, під час проведення науково-практичної конференції ми плануємо визначити існуючі на теперішній час проблеми реалізації Стратегії з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні та запропонувати шляхи їх вирішення. Доповіді учасників конференції будуть узагальнені у збірнику матеріалів науково-практичного заходу, а їх пропозиції враховані у резолюції.

У підготовленому організаційним комітетом конференції проекті резолюції зосереджено низку пропозицій, спрямованих на покращення ситуації на дорогах України як на загальнодержавному, так і регіональному рівнях. Зокрема, наш інститут виступає з ініціативою створення у м. Кривий Ріг робочої групи як консультативно-дорадчого органу з напрацювання заходів, спрямованих на ліквідацію місць концентрації ДТП. До роботи цієї групи ми запрошуємо науковців, співробітників Національної поліції, представників органів місцевого самоврядування та громадських організацій.

Також пропонуємо для увічнення пам'яті тих, чие життя обірвалось в автомобільних аваріях, за підтримки органів місцевого самоврядування, громадськості міста Кривий Ріг спорудити меморіал пам'яті жертв дорожньо-транспортних пригод.

Хочу зазначити, що втретє Міжнародна конференція з безпеки дорожнього руху проводиться на гостинній Криворізькій землі за підтримки виконкому Криворізької міської ради. У 2016 році актуальні питання забезпечення безпеки дорожнього руху обговорювалися у конференц-залі Департаменту з персоналу публічного акціонерного товариства «АрселорМіттал Кривий Ріг», у 2017 році – у залі для засідань виконкому Криворізької міської ради, а сьогодні, завдяки дієвій та всебічній підтримці органів місцевої влади, ми вже маємо змогу проводити науково-практичний захід такого рівня в стінах Донецького юридичного інституту МВС України.

Також слід відзначити велику підтримку Консультативної місії Європейського Союзу, яка цього року долучилася до організації та проведення нашої конференції.

У межах Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху 2011-2020, проголошеного Резолюцією Генеральної Асамблеї ООН, за ініціативи Міністерства охорони здоров'я України та за участі Міністерства внутрішніх справ, Міністерства інфраструктури, інших міністерств та відомств, наукового середовища, міжнародних та вітчизняних організацій, в Україні на загальнодержавному рівні схвалено проведення Тижня безпеки дорожнього руху з 12 до 18 листопада.

В рамках Загальнонаціонального Тижня Донецьким юридичним інститутом МВС України спільно з нашими партнерами: Державним підприємством «Український науково-дослідний інститут медицини транспорту» Міністерства охорони здоров'я України, Криворізькою та Маріупольською міськими радами, Управлінням та Департаментом освіти і науки міських рад, Управлінням патрульної поліції в Донецькій області та полком патрульної поліції в м. Кривий Ріг Управління патрульної поліції в Дніпропетровській області проведено ряд профілактичних заходів, спрямованих на покращення рівня безпеки дорожнього руху в Україні.

Серед цих заходів особливе місце займають ті, які присвячені профілактиці дитячого дорожнього транспортного травматизму. Найбільш значущим з них є проведення загальноміських конкурсів дитячих малюнків «Мій кращий друг – безпечний рух». Сьогодні у цій залі ми дізнаємося

прізвища школярів-переможців конкурсу у місті Кривий Ріг, а оголошення результатів конкурсу у місті Маріуполі наразі триває у центрі первинної професійної підготовки «Академія поліції» Донецького юридичного інституту МВС України, де проводиться науково-практичний семінар «Особливості забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах операції об'єднаних сил».

Нашою конференцією ми не підводимо підсумки проведення Тижня безпеки дорожнього руху, тому що вже завтра, 17 листопада ми проведемо телеміст Кривий Ріг – Маріуполь з обговорення актуальних питань забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Запрошуємо усіх присутніх долучитись до проведення запланованих заходів.

Науково-практичні заходи такого рівня мають вагомий практичний результат. Напрацьовані пропозиції враховуються профільними комітетами Верховної Ради України, міністерствами, відомствами та центральними органами виконавчої влади, що реалізують державну політику у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Ми впевнені, що напрацьовані сьогодні спільні рішення та рекомендації сприятимуть вирішенню низки актуальних питань дорожньої безпеки та якісно покращать ситуацію на автомобільних шляхах України.

Бажаємо Всім активної та результативної роботи і творчого натхнення!

ПРИВІТАЛЬНА ПРОМОВА
Криворізького міського голови, доктора технічних наук, професора,
заслуженого діяча науки і техніки України
ВІЛКУЛА ЮРІЯ ГРИГОРОВИЧА

Шановні присутні!

Від себе особисто та депутатського корпусу міської ради вітаю всіх присутніх на XIII Міжнародній науково-практичній конференції «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти».

Ми сьогодні зібрались обговорити проблеми, які стосуються практично всіх мешканців не лише нашого міста, але й усієї держави.

Тема конференції стала дуже актуальною у зв'язку з проголошенням Генеральною Асамблеєю ООН «Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху (2011 – 2020 роки)», а також тому, що тільки за рахунок використання кращих досягнень вітчизняної та зарубіжної науки можна вийти на якісно новий рівень організації дорожнього руху і зменшення соціальних та економічних наслідків від дорожньо-транспортних пригод.

Приємно, що сьогодні тут присутні профільні фахівці, на яких покладаються обов'язки з охорони громадського порядку і забезпечення безпеки дорожнього руху, а також фахівці освіти і медицини.

Конференція призначена для обміну знаннями і активізації заходів, які є ефективними для запобігання трагедій і поліпшення безпеки на дорогах для усіх учасників дорожнього руху та спрямована на консолідацію зусиль дослідницьких і освітніх організацій, виробничих структур, органів державної влади, громадських об'єднань і засобів масової інформації для інноваційного вдосконалення систем попередження дорожньо-транспортного травматизму.

Дорожньо-транспортні пригоди забирають життя приблизно 1,24 мільйона осіб у рік, і ще близько 50 мільйонів людей отримують травми. Це визнано Організацією Об'єднаних Націй та її державами-членами, як серйозна перешкода для досягнення цілей щодо здоров'я та розвитку.

Звичайно ж, ми не повинні знаходитися в стороні від цієї проблеми. За кожною статистичною одиницею - життя і здоров'я людини.

Освітня галузь міста означене питання не залишає поза увагою, освітяни здійснюють активну просвітницько-профілактичну роботу, функціонують опорні заклади з безпеки життєдіяльності.

Так, протягом навчального року проводяться основні заходи:

- перед канікулярним періодом Тижні знань та Єдині виховні години з безпеки життєдіяльності з охопленням питань ПДР і запобігання травмування дітей на дорогах;

- з 20.08. по 20.09. місячник з вивчення Правил дорожнього руху серед учасників освітнього процесу під час Всеукраїнського рейду «Увага! Діти на дорозі!» із запрошенням представників патрульної поліції м. Кривого Рогу;

- зустрічі з учнями і батьками за участю представників полку патрульної поліції в м. Кривий Ріг Управління патрульної поліції Дніпропетровської області Департаменту патрульної поліції Національної поліції України та Криворізького відділу поліції Головного управління Національної поліції в Дніпропетровській області та інших силових структур;

- в усіх закладах освіти міста складені карти-схеми руху дітей до закладу і в зворотному напрямку, які розташовані в холах закладів;

- відпрацювання практичних дій на майданчиках з Правил дорожнього руху в школах та дитячих садках, а для цього у всіх закладах освіти вони поновлюються спеціальним обладнанням, додатковими інформаційними куточками з вивчення Правил дорожнього руху та безпеки на дорогах міста.

У рамках проведення Четвертого глобального Тижня безпеки дорожнього руху в Україні, в цей тиждень в освітніх закладах проходить Тиждень безпеки дорожнього руху з охопленням дітей всіх вікових категорій.

Я вважаю, що сьогодні відбудеться конструктивна розмова з питань, які залишаються актуальними на всіх рівнях.

Бажаю всім плідної роботи. Дякую за увагу!

Аганін Богдан Юрійович

начальник відділу забезпечення спеціальних заходів Управління патрульної поліції у м. Києві Департаменту патрульної поліції, здобувач наукового ступеня доктора філософії (кандидата наук) кафедри адміністративної діяльності Національної академії внутрішніх справ

ПОНЯТТЯ ТА ЗМІСТ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), в Україні рівень смертності від дорожньо-транспортних пригод становить 12 осіб на 100 тисяч населення, що вдвічі перевищує середній показник у країнах Європейського Союзу. Дорожньо-транспортні пригоди є першою за поширеністю причиною смерті українців віком від 15 до 24 років та другою за поширеністю – віком від 5 до 14 років [1].

На кількість порушень у сфері дорожнього руху та тяжкість їх наслідків впливають різні умови й обставини, і суб'єктивні, й об'єктивні. До них належать такі умови, як: низький рівень транспортної дисципліни учасників дорожнього руху, час доби, погода, погане освітлення під час руху, неналежний стан доріг, автодорожнього устаткування, відсутність розмітки проїзної частини, знаків на небезпечних ділянках доріг, застарілі світлофори, нехтування елементарними вимогами безпеки з боку державних органів стосовно забезпечення належного стану доріг, неналежне виконання державного обов'язку стосовно учасників дорожнього руху та інші [2, с. 3].

Питання забезпечення безпеки дорожнього руху відіграє важливе значення і в плані недопущення втрат у сфері економіки. Водночас зі зростанням кількості автомобілів можливе збільшення кількості порушень правил дорожнього руху та дорожньо-транспортних пригод, що передбачають адміністративну або кримінальну відповідальність [3].

Застосовуючи загальний підхід до визначення адміністративної відповідальності, доцільно визначати її через поняття “юридична відповідальність”, тобто як вид юридичної відповідальності, якій властиві її загальні ознаки, а також яка має свої специфічні особливості, що дають змогу відокремити адміністративну відповідальність від інших видів відповідальності (конституційної, кримінальної, дисциплінарної, цивільної) [4, с. 14].

Як зазначили В. Доненко, В. Колпаков, що не всяке порушення правил, установлених адміністративно-правовою нормою, спричиняє адміністративну відповідальність. Адміністративну відповідальність тягне порушення тільки тієї норми адміністративного права, яка охороняється адміністративними санкціями [5, с. 41].

Що стосується поняття “адміністративної відповідальності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху”, то у науковій літературі її розуміють як відповідальність водіїв транспортних засобів, інших учасників дорожнього руху, а також посадових осіб, що забезпечують безпечну експлуатацію

транспорту, доріг і шляхових споруд, за порушення правил дорожнього руху, експлуатації транспорту і шляхів, виражену у застосуванні до винних осіб встановлених законом адміністративних стягнень уповноваженими на те органами (посадовими особами) на підставах і в порядку, передбачених нормами адміністративного права [3, с. 6].

Автори курсу лекцій “Адміністративна відповідальність” В. Колпаков, О. Кузьменко вважають, що загальним об’єктом правопорушень у сфері дорожнього руху виступають інтереси особи, права та свободи людини і громадянина, громадський порядок і громадська безпека, здоров’я громадян, санітарно-епідеміологічне благополуччя населення, відносини у сфері охорони навколишнього середовища, встановленого порядку здійснення державної влади, законні економічні інтереси фізичних і юридичних осіб, суспільства та держави (включаючи відносини власності) [6].

Склад адміністративного правопорушення у сфері дорожнього руху, так само як і склад будь-якого іншого правопорушення, містить сукупність об’єктивних і суб’єктивних ознак (елементів), що характеризують конкретне суспільно шкідливе діяння як адміністративне правопорушення: об’єкт, об’єктивна сторона, суб’єкт і суб’єктивна сторона правопорушення.

Об’єктом будь-якого адміністративного правопорушення є ті суспільні відносини, на які спрямоване протиправне діяння. Для характеристики об’єкта правопорушень у сфері дорожнього руху необхідно визначити ті конкретні відносини, які підпадають під категорію “дорожній рух” й охороняються адміністративно-правовими нормами, що передбачають відповідальність за протиправне посягання на них [7].

Законодавче визначення поняття “дорожній рух” не передбачене ані в КУпАП [8], ані у Законі України “Про дорожній рух” 30.06.1993 р. № 3353 [9], ані у Постанові Кабінету Міністрів України “Про Правила дорожнього руху” від 10.10.2001 р. № 1306 [10]. Тобто існує прогалина у чинному законодавстві, яку необхідно ліквідувати.

Нині чинна Конвенція про дорожній рух від 8 листопада 1968 р. визначає такі поняття: дорожній рух – це сукупність суспільних відносин, що виникають у процесі переміщення людей і вантажів за допомогою транспортних засобів або без таких у межах доріг; безпека дорожнього руху – стан, що відображає ступінь захищеності його учасників від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків [11].

Ознаками дорожнього руху є: а) об’єктивно зумовлений суспільним розвитком процесу впорядкованого просторового пересування людей, вантажів або природним шляхом, або за допомогою транспортних засобів, керованих людьми; б) явище соціальне, оскільки в ньому зайнята абсолютна більшість населення країни; в) має соціальний характер, оскільки тут реалізуються політичні, економічні та культурні інтереси держави і суспільства загалом; г) сукупна воляова діяльність людей, спрямована на досягнення певних цілей; д) керований процес, у якому головним суб’єктом виступає держава в особі уповноважених органів, які становлять єдину систему [3, с. 6].

Безпосереднім об'єктом складу адміністративного правопорушення є конкретні суспільні відносини – суспільні відносини у сфері дорожнього руху, взяті під охорону конкретною статтею КУпАП [12, с. 136].

Суб'єктом адміністративної відповідальності у сфері дорожнього руху може бути тільки та особа, на яку покладено обов'язок щодо виконання тих чи інших правил, які охоплюються сферою правового регулювання дорожнього руху. Як правило, такими суб'єктами виступають водії транспортних засобів (особи, що керують транспортним засобом), в окремих випадках – пішоходи, пасажери транспортного засобу. Якщо суб'єктом адміністративного правопорушення є фізична особа, то **суб'єктивна сторона** складу правопорушення характеризується виною, що являє собою психічне ставлення особи до своєї протиправної поведінки та її наслідків і може виражатися як у формі умислу, так і у формі необережності. Поряд з обов'язковими ознаками суб'єктивної сторони адміністративного правопорушення, якими є умисел і необережність, можуть бути і факультативні: мотив і мета [7].

Об'єктивна сторона адміністративного правопорушення у сфері дорожнього руху полягає у вчиненні діяння (дії або бездіяльності), що порушує встановлений порядок управління або експлуатації транспортних засобів, у невиконанні обов'язків, покладених на особу, яка бере участь в процесі дорожнього руху або в його організації, в порушенні спеціальних правил, встановлених для учасників дорожнього руху [13]. Доцільно погодитися з думкою Р. Ярової, що більша частина адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху вчиняється у формі дій, оскільки в більшості складів йдеться про безпечне управління транспортним засобом, порядок якого порушила винна особа [14, с. 265].

Враховуючи все сказане вище, можна зробити висновок, що в адміністративному законодавстві у сфері дорожнього руху, зважаючи на його всебічне опрацювання, залишається багато прогалин та суперечностей, що, дивлячись на актуальність, потребує ще більшої уваги з боку законодавця.

Список використаних джерел:

1. Про Рекомендації парламентських слухань на тему: “Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху”: Постанова Верховної Ради України від 13.04.2016 р. № 1091-VIII // Відомості Верховної Ради України. – 2016. – № 21. – Ст. 414.

2. Про затвердження Галузевої програми забезпечення безпеки руху на автомобільному транспорті на 2016–2018 роки: Наказ Міністерства інфраструктури України від 18.03.2016 р. № 112 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [mtu.gov.ua/files/ГПЗБР%20на%20АТ%20на%202016-2018.doc]

3. Михайлов Р. І. Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в сучасних умовах [Текст] : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Р. І. Михайлов ; Академія праці і соціальних відносин Федерації профспілок України. – К., 2011. – 20 с.

4. Новіков В. В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху :автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / В.В. Новіков. – К., 1997. – 24 с.
5. Доненко В.В., Копаков В.К. Керування транспортом у стані сп'яніння: адміністративно-деліктні проблеми: Монографія. – Д.: Юридична академія Міністерства внутрішніх справ, 2003. – 196 с.
6. Адміністративна відповідальність: курс лекцій / [Колпаков В. К. і ін.; за ред. О. В. Кузьменко]; Нац. акад. внутр. справ. – К.: ЮрінкомІнтер, 2016. – 567 с.
7. Горкава В. Адміністративна відповідальність у сфері дорожнього руху: теоретико-правові аспекти [Електронний ресурс] / Вікторія Горкава. – 2017. – Режим доступу до ресурсу: <http://science.lpnu.ua/sites/default/files/journal-paper/2018/jun/13259/31.pdf>.
8. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 р. № 8073-Х // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – Додаток до № 51. – Ст. 1122.
9. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353 // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.
10. Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.
11. Конвенція про дорожній рух [Електронний ресурс]. – 1968. – Режим доступу до ресурсу: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041.
12. Коллер Ю. С. Об'єкт адміністративного правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху // Право і суспільство. – № 2. – 2011. – С. 134–138.
13. Зміст адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс] // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". – 2016. – Режим доступу до ресурсу: http://ena.lp.edu.ua/bitstream/ntb/37390/1/7_38-47.pdf.
14. Ярова Р. В. Поняття адміністративної відповідальності спеціальних суб'єктів – водіїв автотранспортних засобів / Р. В. Ярова // Економіка та управління на транспорті. – К.: НТУ, 2015.

Байдак Жанна Василівна

студентка 4 курсу Криворізького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»

Веселов Микола Юрійович

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

ДОРОЖНЯ БЕЗПЕКА: МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД НОВАЦІЙ ПОКРАЩЕННЯ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ВПРОВАДЖЕННЯ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ

Скорочення смертності на дорогах країни є одним з найбільших викликів сьогодення, котрий не оминає жодну з розвинутих країн світу. Доказом зростаючої актуальності цього питання слугує розробка урядами країн різноманітних програм, спрямованих на досягнення максимальної безпеки для всіх учасників дорожнього руху.

Одна з основних причин дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) та тяжкості їх наслідків (кількості поранених та загиблих) є помилки у дорожній інфраструктурі. Стан дороги рідко представлений як безпосередня причина нещасних випадків у звітах, але недоліки в утриманні дороги, безумовно, сприяє виникненню помилок під час водіння. Іншим фактором ризику є перешкоди на дорогах [1, с. 32]. Дороги мають вирішальне значення для життя людей, особливо для мешканців сільської місцевості, з'єднуючи їх з регіональними та економічними центрами. Втім, як правило, ці дороги не мають належних умов безпеки, які б могли допомогти запобігти аваріям, особливо за високої швидкості [3, с. 12].

Вплив дороги на безпеку руху залежить від її характеристик. Планування та облаштування шляхів сполучення мають суттєвий вплив на безпеку дорожнього руху (далі – БДР) при формуванні транспортної системи. Недостатня оцінка фактору БДР на етапі планування є основною причиною, що формує обставини, які впливають на таку безпеку. Такими обставинами є:

- недостатня або погано інтегрована система громадського транспорту, яка спричиняє різке зниження частки поїздок на громадському транспорті, а відповідно викликає надмірне перевантаження вулично-дорожньої мережі (далі – ВДМ) індивідуальним транспортом;
- багатофункціональний характер більшості основних доріг і вулиць, змішана структура потоків транспортних засобів на дорогах (швидкісні, легкові і вантажні автомобілі, велосипеди);
- розташування шкіл, ігрових майданчиків та установ масового відпочинку поруч із дорогами з великим транспортним потоком, напруженими транспортними розв'язками;

- розміщення великих торговельних (торговельно-розважальних) центрів у місцях з незручним дорожнім рухом, а також неправильна інтеграція таких центрів з транспортною системою.

Деякі з цих явищ є результатом нечітких або застарілих правил для дорожнього планування та містобудівництва.

Найбільша небезпека для дорожніх користувачів виникає через такі недоліки існуючої ВДМ:

- мала частка доріг побудованих за найвищим технічним стандартом;
- відсутність кільцевих доріг навколо багатьох міст, селищ, сіл;
- недоліки в облаштуванні та неналежне утримання об'єктів для вразливих учасників дорожнього руху (дітей, інвалідів, людей похилого віку, велосипедистів) – тротуарів, велосипедних доріжок тощо;
- недостатня частка ділянок дороги для безпечного обгону;
- недостатній рівень впровадження інтелектуальних транспортних систем, призначених для автоматичного керування дорожнім рухом [1, с. 33].

Підвищенням рівня безпеки інфраструктури доріг можна суттєво знизити ризик дорожньо-транспортної аварійності в країні. Існує достатня кількість перевірених високоефективних варіантів, що можуть гарантувати безпеку на дорогах. Аудіо-тактильні смуги (гуркіт) та широка центральна смуга зменшують ризик аварій до 35% і можуть бути швидко та ефективно впроваджені на затяжних ділянках доріг з підвищеним ризиком. Гнучкі бар'єри ефективно розділяють зустрічний рух та захищають транспортні засоби від небезпек узбіччя. Ці бар'єри можуть зменшити «ключові типи» аварій на дорогах до 85% [3, с. 12].

Нестандартною ідеєю є так зване «рейтингування» доріг. Наприклад, усі дороги Нової Зеландії піддаються оцінці за зірковою шкалою. Оцінка «зіркової» класифікації доріг включає в себе перегляд особливостей безпеки дороги. Зіркова класифікація заснована на елементах дорожнього обладнання, що впливає на ймовірність аварій та їх тяжкість, така як ширина смуг та узбіччя, кривизна дороги та наявність бар'єрів безпеки. Дорогам присвоюється оцінка від однієї зірки (найменш безпечна) до п'яти зірок (найбільш безпечна). Рейтингова система може допомогти спланувати майбутні дорожні вдосконалення та забезпечити ті дороги, якими люди користуються найчастіше, належними заходами безпеки та систематично зменшувати загальний ризик дорожнього травматизму [3, с. 24].

Натомість, Німеччина демонструє втілення інших досягнень інформаційного прогресу – інтелектуальні транспортні системи (далі – ІТС). ІТС – це по суті суміш напрацювань комп'ютерної сфери, інформаційних технологій та телекомунікацій разом зі знаннями у автомобільному і транспортному секторах [5, с. 8].

Багатьом аваріям можна запобігти або зменшити заподіяну шкоду шляхом простого оновлення дорожньої інфраструктури. В той же час, роблячи дороги безпечнішими, необхідно потурбуватися про більш безпечні транспортні засоби для населення, а також продовжити удосконалення

підготовки учасників дорожнього руху з метою готовності до використання новітніх засобів забезпечення пасивної та активної безпеки. Нові освітні програми європейських країн мають на меті всебічне формування водія, починаючи від знань про улаштування транспортних засобів і закінчуючи «внутрішнім водійським переконанням». Це дозволяє створити якісно нове покоління водіїв [2, с. 11].

Так на сьогодні Німеччина підписала Декларацію про наміри, представлену Європейською комісією, про запровадження автоматизованої аварійної (екстреної) системи дзвінків (e-Call), в рамках співпраці в запровадженні автоматизованої системи екстреної допомоги, яка є єдиною для всієї Європи. Автоматична система екстреного виклику у легкових автомобілях, що здійснює електронний екстрений дзвінок у випадку аварії призначена для розширення сучасних технологій безпеки в автомобілях. За допомогою прогнозування травми, як частини автоматизованої системи екстреного виклику, ефективність роботи рятувальних операцій може бути збільшена, тим самим збільшуючи вірогідність виживання жертв, що серйозно та критично поранені [4, с. 38].

На відміну від звичайних систем допомоги водіям, кооперативні системи використовують інформацію, яку вони отримують прямо чи опосередковано від інших транспортних засобів. Наприклад, якщо автомобіль потрапив в ДТП або водій виконує екстрене гальмування, попереджувальне повідомлення може бути відправлено на транспортні засоби позаду. З допомогою зустрічного руху таке повідомлення навіть може бути спрямоване до автомобілів, що рухаються в напрямку, протилежному до початкового, щоб заздалегідь попередити водіїв, котрі під'їжджають до небезпечної ділянки [4, с. 36].

В контексті запозичення досвіду зарубіжних країн варто здійснити ґрунтовне дослідження впливу різних елементів дорожньої інфраструктури на дорожній рух, детальну діагностику небезпек для різних видів аварій поряд з оцінкою ефективності різноманітних заходів щодо підвищення безпеки, а також вивчення впливу використання інтелектуальних транспортних систем на загальнонаціональний рівень БДР та прогнозування ефективності впровадження таких заходів.

Список використаних джерел:

1. National Road Safety Programme 2013–2020. (2013). Document adopted by the National Road Safety Council on 20.06.2013 / Secretariat of the National Road Safety Council Ministry of Infrastructure and Development. 64 p.
2. Road Safety Education Program. (2012). Design and delivery team at the Société de l'assurance automobile du Québec. 28 p.
3. Road Safety Plan 2021. Transport for NSW. (2018) / Centre for Road Safety. 29 p.
4. Road Safety Programme 2011. Federal Ministry of Transport, Building and Urban development Invalidenstr. – 53с.

5. Інтелектуальні транспортні системи. Модуль 4е. Стійкий розвиток транспортної системи: збірник матеріалів для політиків міст (переклад з нім. мови) / Підготовл. за доруч. Федерального міністерства економічної співпраці та розвитку (Німеччина). 40 с. URL: https://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/A_Sourcebook/SB4_Vehicles-and-Fuels/GIZ_SUTP_SB4e_Intelligent-Transport-Systems_UA.pdf (дата звернення: 05.11.2018).

Басс Вікторія Олександрівна

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

ДОСВІД ЄВРОПЕЙСЬКИХ КРАЇН У СФЕРІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Протягом останніх двох десятиліть у світі намітилось суттєве переосмислення проблем безпеки дорожнього руху та шляхів їх вирішення, яке базується на основі численних наукових досліджень та кращого практичного досвіду в цій галузі. Це переосмислення знаходить своє вираження в політиці багатьох країн, які все більше враховують рекомендації таких авторитетних міжнародних організацій як ВООЗ, Світовий Банк, Міжнародний транспортний форум, Європейська Комісія, Європейська рада з транспортної безпеки та інші [1].

Сьогодні в Україні рівень смертності та травматизму внаслідок ДТП один із найвищих в Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається низьким, про що у своїх звітах зазначали експерти Всесвітньої організації охорони здоров'я, Світового банку й інших міжнародних інституцій. За останні шість років в Україні зареєстровано майже 170,8 тис. ДТП із постраждалими, в яких загинуло 26,7 тис. та травмовано 210,4 тис. осіб [2].

Такі дані свідчать про необхідність негайного вирішення тих проблемних питань, які сьогодні стоять перед системою державного управління у сфері БДР, а саме: недосконалість національного законодавства; низький рівень взаємодії суб'єктів гарантування безпеки дорожнього руху; нерегульованість державно-управлінських механізмів із питань розподілу територіальної та функціональної сфер компетенції центральних органів державної влади й органів місцевого самоврядування; несвоєчасність і повільність у розробленні стандартів і нових підходів до безпеки дорожнього руху з урахуванням кращого європейського досвіду; неналежне ставлення громадян України до питань безпеки дорожнього руху; низький рівень професійної кваліфікації фахівців із питань безпеки дорожнього руху [3].

В Європі існує безліч програм, спрямованих на регулювання безпеки дорожнього руху, скорочення аварійності на дорогах, удосконалення інформаційного забезпечення, упровадження новітніх комп'ютерних

технологій у діяльність органів, які покликані забезпечити безпеку дорожнього руху, в основі яких лежать Конвенція ООН «Конвенція про дорожній рух» від 08.11.1968 р. [4] та Європейська угода.

В Україні відношення кількості загиблих у ДТП на 1 млн. автомобілів у 7 разів більше, ніж в ЄС і США, та в 10 разів більше, ніж в Японії. Кількість загиблих на 1 млрд. автомобілекілометрів в Україні - 97, у Німеччині - 14 (у 7 разів менша), у Швеції – 8 (у 12 разів менша) [5, с. 142].

Досвід низки країн показує, що шанси на успіх у розробленні та застосуванні ефективних стратегій із скорочення дорожньо-транспортного травматизму зростають, якщо ця функція і відповідальність покладається на окрему державну установу, що має повноваження і бюджет для планування та здійснення своїх програм та координації діяльності усіх зацікавлених сторін (1).

В окремих країнах національні програми щодо інформаційного забезпечення безпеки дорожнього руху розробляються спеціально створеними національно-технічними й науковими організаціями. Так, у Великобританії існує Науково-дослідна дорожня лабораторія Великобританії, в Австралії - Австралійська рада із дослідження у сфері доріг, у США - Національне управління безпеки дорожнього руху, Рада із дослідження у сфері транспорту. Використання наукових досліджень цих установ зумовило важливі зміни та запровадження інноваційних підходів, які покликані забезпечити безпеку дорожнього руху загалом [6].

Цікавим є досвід Німеччини, де підвищення безпеки дорожнього руху є одним із пріоритетів транспортної політики федерального уряду та Федерального міністерства транспорту, будівництва і міського розвитку (BMVI). Основним партнером Федерального міністерства є Німецька рада з безпеки дорожнього руху, яка об'єднує понад 200 організацій [7].

У Данії особи, у чийй крові виявлено 0,5 проміле алкоголю, сплачують штраф у розмірі одного місячного заробітку, у Швеції та Іспанії таким водіям загрожує тюремне ув'язнення. В Італії 1,5 проміле означає конфіскацію транспортного засобу, який примусово продається з аукціону [8].

Основний акцент у зарубіжному законодавстві робиться на матеріальній відповідальності порушників, яка полягає не лише у встановленні великих розмірів штрафів, але й у конфіскації автотранспортних засобів, позбавленні водійських прав, прив'язці кількості і серйозності порушень до плати за обов'язкову річну страховку автомобіля, що, у свою чергу, пов'язано із впровадженням так званої системи штрафних балів, яка діє в Німеччині, США. Це означає, що коли водій набирає за рік штрафні очки за допущені порушення правил дорожнього руху, сума його страховки, яка становить, наприклад, до 1 000 євро, збільшується ще на 500 євро, на другий рік - на 1 000 євро, на третій - на 2 000 євро [9].

Умовою успішного забезпечення безпеки дорожнього руху є те, що в багатьох країнах світу процедура стягування штрафів організована в таким спосіб, що особа, яка вчинила порушення, не може уникнути покарання шляхом підкупу поліцейських, оскільки особистий контакт відсутній, оформлення процедур відбувається у письмовому вигляді чи у формі

листів. Наприклад, у Великобританії, коли поліція хоче знати, хто керував автомобілем у момент фотографування, штраф за незнання чи ненадання цієї інформації перевищує той, який стягується за більшість правопорушень [10, с. 58].

У Болгарії введена заборона на розмови по мобільному телефону під час їзди в муніципальному транспорті не тільки водіям, але і пасажиром, оскільки під впливом радіохвиль, що йдуть з мобільних телефонів, можуть відбуватися збої в роботі електронного устаткування автобусів і трамваїв, що може призвести до аварії. А у Франції з липня 2012 р. кожний водій повинен мати алкотестер (одноразового використання), за його відсутність стягується штраф у розмірі 11 євро [11].

Як свідчить досвід країн Європейського Союзу, подальше зниження показників аварійності потребує здійснення комплексу заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху, основою яких є проведення аналізу факторів, що зумовили виникнення дорожньо-транспортних пригод, та відхід від позицій першочергового звинувачення водія чи пішохода [12].

Висновки. Україною вже зроблено перші кроки на шляху досягнення успішного забезпечення БДР, вагомим кроком стала Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, однак імплементація міжнародного досвіду в національне законодавство забезпечення БДР є доцільною, адже вона дасть змогу вдосконалити реалізацію галузевих пріоритетів на національному, регіональному й місцевому рівнях, уникнути помилок, прорахунків, передбачити шляхи їх вирішення, обрати найбільш ефективні засоби для досягнення поставлених цілей та завдань.

Список використаних джерел:

1. Досвід країн Європи щодо управління безпекою дорожнього руху [Електронний ресурс]. – 2015. – Режим доступу до ресурсу: <http://tur.org.ua/news/dosvid-krayin-ievropi-shchodo-upravlinnya-bezpekoju-dorozhnogo-ruhu>.
2. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 р.: розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 р. №481-Р. Урядовий кур'єр. 2017. № 138.
3. Товстуха С. Актуальні питання щодо удосконалення державно-управлінських механізмів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Державне управління: удосконалення та розвиток. 2010. № 12. URL: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=230>.
4. Конвенція про дорожній рух : Конвенція ООН від 08.11.1968 р. [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://www.zakon.rada.gov.ua>.
5. Сабадаш В., Джигалюк М. Деякі проблеми сучасного стану безпеки дорожнього руху та шляхи їх вирішення. Комунальне господарство міст. 2017. Випуск 135. URL: <http://khg.kname.edu.ua/index.php/khg/article/viewFile/5040/4991>.
6. Противостояние «смерти на колесах» - обеспечение безопасности дорожного движения в Европе и Центральной Азии [Электронный ресурс]. - Режим доступу : http://roadsafety.org.ua/assets/files/deathonwheels_Ru.pdf.

7. Козоріз В. Досвід країн Європи щодо управління безпекою дорожнього руху. URL: <http://www.tur.org.ua/news/dosvid-krayin-ievropishchodoupravlinnya-bezpekoju-dorozhnogo-ruhu>.

8. У Європі посилили правила дорожнього руху [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://novynar.com.ua/business/221071>.

9. Правовое регулирование дорожного движения, его безопасности в зарубежных странах. URL: <http://auto016.ru/materials/interesting/pravovoe-regulirovanie-dorozhnogo-dvizheniya-ego-bezopasnosti-v-zarubezhnykh-s>.

10. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / [Т. Сирийчик, А. Фургальські, Ч. Клімкевич, М. Камола, Т. Дяченко, М. Пугачов, О. Філіпченко] ; за ред. Марчіна Свенціцкі. - К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. - 102 с.

11. Наличие алкотестера у французского водителя станет обязательным. URL: <http://mirfactov.com/nalichie-alkotestera-u-frantsuzskogo-voditelya-stanet-obyazatelnyim/>.

12. Микулець В. Ю. Інформаційно-правові засади безпеки дорожнього руху: міжнародний досвід / В. Ю. Микулець. // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. – 2014. – № 10. – С. 100–103.

Ștefan Belecciu

Academia „Ștefan cel Mare” a Ministerul Afacerilor Interne al Republicii Moldova, doctor în drept, conferențiar

Ionașcu Vitalie

Academia „Ștefan cel Mare” a Ministerul Afacerilor Interne al Republicii Moldova, doctor în drept

PRACTICI POZITIVE DE SISTEME INTELIGENTE APLICATE ÎN PROCESUL DE ADMINISTRAREA A SIGURANȚEI RUTIERE

Annotation

To the article

POSITIVE PRACTICES OF INTELLIGENT SYSTEMS APPLIED IN THE ROAD SAFETY MANAGEMENT PROCESS

The management of the road safety, modern and sustainable road infrastructure must include effective legal and institutional measures as well as intelligent techniques or modern methods to be used by the agencies and authorities responsible for organizing road traffic. Therefore, European practices have demonstrated that some of the most efficient and most commonly used technologies in road safety management are:

- *Driver assistance systems;*
- *Vehicle blocking systems;*
- *Event recorders;*
- *satellite navigation devices;*
- *Traffic management systems, etc.*

Driver assistance systems help them to drive their vehicle safely, alerting them or intervening, for example, when they cross the lateral line of the belt they are moving (the Lane Departure Warning System) when it (Adaptive Cruise Control or Collision Prevention Systems), when they exceed the speed limit in force (Intelligent Speed Assistance), when they or their passengers forget to put their seat belt (Warning if the seat belt is not in place) or when it is about to lose control of the vehicle (Electronic Stability Control). Most of these features are introduced to the new machines by machine manufacturers or are available as a product after the purchase of the machine.

Administrarea sistemului siguranței rutiere este un proces ce ține de organizarea și implementarea eficientă a politicilor de siguranță rutieră, incluzând grupuri organizate, coordonare a intervențiilor de siguranță rutieră menite să reducă decesele, accidentele din trafic și securitatea rutieră, fiind în mod tradițional, o responsabilitate a sectorului public. În acest context, este necesar și obligatoriu intervenția autorităților publice care trebuie să stabilească clar obligațiile autorităților publice, de domeniul de competență al cărora ține controlul factorilor care influențează sistemul de siguranță rutieră în care operează participanții la trafic.

La momentul actual, unul dintre pilonii principali ai politicii europene în domeniul transporturilor este stimularea inovării tehnologice.

În acest sens, la nivel european a fost emisă directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente (în continuare STI) în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport.

Această directivă vizează aplicațiile și serviciile de sisteme de transport inteligente (STI) în sectorul transporturilor rutiere din Uniunea Europeană, precum și interfețele acestora cu alte moduri de transport. STI sunt sisteme în cadrul cărora se aplică tehnologiile ale informațiilor și comunicațiilor în domeniul transportului rutier, inclusiv infrastructură, vehicule și utilizatori, în administrarea întregului sistem de siguranță rutieră.

Astfel, Comisia Europeană a instituit un Grup consultativ european pentru STI, care administrează implementarea și utilizarea STI în UE. Grupul este compus din reprezentanți la nivel înalt ai furnizorilor relevanți de servicii STI, ai asociațiilor de utilizatori, ai operatorilor de transport și de instalații, ai industriei de prelucrare, ai partenerilor sociali, ai asociațiilor profesionale, ai autorităților locale și ai altor entități pertinente [1].

În acest context, practicile europene au demonstrat precum că unele dintre cele mai eficiente și cele mai des folosite tehnologii în administrarea sistemului de siguranță rutieră sunt:

- Sistemele de asistență pentru conducătorii;
- Sisteme de blocare a anumitor funcții ale vehiculului;
- Dispozitivele de înregistrare a datelor referitoare la evenimente;
- Dispozitive de navigare prin satelit;
- Sisteme de gestiune a traficului etc.

Sistemele de asistență pentru conducătorii auto îi ajută pe aceștia să-și conducă vehiculul în siguranță, avertizându-i sau intervenind, de exemplu, în momentul în care depășesc linia laterală a benzii pe care circulă (Sistemul de avertizare pentru părăsirea benzii), când se apropie prea mult de mașina din față (Controlul adaptiv al vitezei de croazieră sau Sistemele de prevenire a coliziunilor), când depășesc limita de viteză aflată în vigoare (Asistența inteligentă privind viteza), când aceștia sau pasagerii vehiculului uită să-și pună centura de siguranță (Atenționarea în cazul necuplării centurii de siguranță) sau când sunt pe cale să piardă controlul asupra vehiculului (Controlul electronic al stabilității). Majoritatea acestor funcții sunt introduse la noile mașini de către producătorii de mașini sau sunt disponibile ca produs de îmbunătățire după cumpărarea mașinii.

Una dintre practicile promițătoare dintre majoritatea sistemelor de asistență pentru conducătorii auto este considerată *asistența inteligentă privind viteza (ISA)*.

Se estimează că vitezele excesive și neadecvate se află la originea a aproximativ o treime din accidentele grave și mortale. ISA este termenul generic pentru un sistem care are ca scop respectarea în mai mare măsură a limitelor de viteză. În general, sistemele ISA stabilesc poziția unui vehicul și compară viteza curentă a vehiculului cu limita de viteză afișată sau cu viteza sigură recomandată în acea zonă. În cazul excesului de viteză, sistemul anunță conducătorul auto cu privire la limita de viteză aflată în vigoare sau chiar micșorează viteza vehiculului conform limitei de viteză corespunzătoare. Există o gamă largă de sisteme ISA care diferă prin gradul de asistență și tipul de feedback pe care îl oferă conducătorului auto [2, pag. 31].

Introducerea obligativității acestor sisteme ar necesita elaborarea unei legislații naționale sau europene. Folosirea benevolă a sistemelor de avertizare cu privire la viteză, cum ar fi Speed Alert, poate fi încurajată prin campanii publicitare și din punct de vedere financiar, prin reducerea impozitelor sau a primelor de asigurare.

Referitor la eficiența și costurile implicate de aceasta, proiectul PROSPER [3] a estimat că ISA ar putea duce la scăderea numărului de decese cu un procent între 19,5 și 28,4% într-un scenariu impus de piață și între 26,3 și 50,2% într-un scenariu impus de autorități. Beneficiile sunt mai mari pe drumurile urbane și pentru formele ISA cu o mai mare capacitate de intervenție. Sistemele ISA pot reduce de asemenea consumul de carburant și zgomotul, îmbunătățind de asemenea calitatea aerului. Costurile includ echipamentul ISA și crearea, actualizarea și diseminarea hărților digitale și a bazelor de date referitoare la limitele de viteză. Raporturile beneficii-costuri variază între 2,0 și 3,5 (în scenariile impuse de piață) și de la 3,5 până la 4,8 (în scenariile impuse de autorități). Costurile au fost calculate plecând de la premisa că, până în 2010, toate vehiculele noi vor fi dotate cu un sistem de navigare prin satelit [4].

Un alt exemplu este, introducerea de la 1 noiembrie 2011, a unei norme europene care reglementează că toate modelele noi de autoturisme și autovehicule comerciale ușoare din UE să fie echipate obligatoriu cu sistemul anti-derapare ESP® (programul electronic de stabilitate), iar de la 31 octombrie 2014 a fost impusă obligativitatea dotării cu acest sistem a tuturor autovehiculelor noi din Uniunea Europeană. Programul electronic de stabilitate utilizează senzori inteligenți pentru a verifica de 25 de ori pe secundă dacă traiectoria autovehiculului corespunde comenzilor șoferului. În cazul în care detectează unele neconcordanțe și posibilitatea ca autovehiculul să devină instabil, sistemul ESP® intervine și reduce cuplul motor pentru a stabili autovehiculul. ESP® poate preveni până la 80 la sută din accidentele provocate de derapaje. Este cel mai important sistem de siguranță din dotarea unui autovehicul după centura de siguranță [5].

O altă bună practică în prevenirea comportamentului imprudent în trafic este sistemul de blocare a pornirii motorului la detectarea alcoolului (Alcolock).

Se estimează că alcoolul contribuie în proporție de 20-25% la accidentele cu răni grave și mortale. Sistemul de blocare a aprinderii motorului la detectarea alcoolului sau „alcolock” este un dispozitiv electronic care împiedică pornirea unui autovehicul în cazul în care conducătorul auto a băut prea mult. Pentru a stabili concentrația de alcool în sânge, conducătorul auto trebuie să sufle într-un detector de alcool înainte de a porni motorul și, apoi, în momente alese în mod aleatoriu, în timp ce conduce. În general, acest dispozitiv este folosit pentru a împiedica persoanele care au fost condamnate pentru că au condus sub influența alcoolului de a recidiva. În aceste cazuri, dispozitivul „alcolock” face adesea parte dintr-un program de prevenire mai larg, incluzând asistență medicală și psihologică. Aceste dispozitive sunt de asemenea folosite de către companiile de transport. Ele își au originea dincolo de ocean (SUA, Australia, Canada). În Europa, Suedia a introdus „alcolock” cu peste zece ani în urmă. Mai recent, au existat proiecte pilot și în alte țări europene, inclusiv Belgia, Norvegia și Spania; alte țări, cum ar fi Regatul Unit, planifică în prezent introducerea unor proiecte pilot [6].

Programele „alcolock” pentru contravenienți ar necesita legislație, o organizație care să instaleze echipamentul și să citească datele înregistrate și o organizație care să evalueze rezultatele și să ofere conducătorilor auto din program asistență medicală și psihologică.

Referitor la eficiența și costurile estimate pentru implementarea acestui sistem este necesar de specificat precum că riscul producerii de accidente cu victime la autovehiculele echipate cu dispozitivul „alcolock” scade cu aproximativ 50%. În plus, se estimează că aceste dispozitive duc la reducerea cu 40-95% a ratei de recidivare a conducătorilor auto condamnați pentru că au condus sub influența alcoolului [7]. Costurile unui program „alcolock” pentru contravenienții care au condus sub influența alcoolului sunt formate din costuri de introducere (administrare, examen medical și instalare; în jur de 400 euro), costuri anuale de funcționare (închirierea echipamentului „alcolock” și patru examene medicale; în jur de 2 000 euro) și costuri de dezinstalare (în jur de 100 euro) [8].

La fel o practică eficientă de prevenire a comportamentului imprudent în trafic este implementarea *dispozitivelor de înregistrare a datelor referitoare la evenimente (cutiile negre)*.

Dispozitivele de înregistrare a datelor referitoare la evenimente („Event Data Recorders” - EDR) sau cutiile negre monitorizează mai multe variabile referitoare la modul de conducere, cum ar fi viteza, forțele de accelerare și decelerare, folosirea luminilor, a vitezelor, a centurilor de siguranță etc... Există două tipuri principale de EDR. *Dispozitivul de înregistrare a datelor referitoare la accident* reține informații pentru o perioadă limitată de timp, cu puțin înainte și după accident, iar *dispozitivul de înregistrarea a datelor referitoare la parcurs* reține toate informațiile pe întreaga perioadă de conducere a autovehiculului. Dispozitivul de înregistrare a datelor referitoare la accident este folosit în general pentru a reconstitui producerea unui accident rutier. Celălalt tip de dispozitiv este folosit în general pentru a oferi conducătorilor auto feedback cu privire la stilul lor de conducere din punct de vedere al mediului, al siguranței rutiere sau ambele, adesea în combinație cu un sistem de recompense. Dispozitivele EDR sunt folosite cel mai des la camioane, furgonete și la mașinile de firmă, dar de asemenea, din ce în ce mai mult, la mașinile personale. Reducerea primelor de asigurare este cea mai frecventă recompensă pentru conducătorii mașinilor personale.

În cazul camioanelor, a furgonetelor și a mașinilor de firmă, dispozitivele de înregistrare sunt instalate în general de către întreprinderile și firmele respective sau de către firmele de leasing, de exemplu, în cadrul unui program „Cultura de siguranță”. Utilizarea EDR la mașinile personale poate fi stimulată de către firmele de asigurări.

În urma studiilor efectuate se pare că dispozitivele EDR au un efect preventiv. S-a calculat că dotarea camioanelor și a furgonetelor cu EDR duce la reducerea în medie cu 20% a accidentelor și a pagubelor, cu 5,5% a deceselor și cu 3,5% a rănilor grave [9]. Conform unui alt studiu [10] raportul beneficii-costuri pentru firme este de 20 pentru dispozitivele de înregistrare a datelor referitoare la parcurs și de 6 pentru dispozitivele de înregistrare a datelor referitoare la accident. Proprietarul unui parc de automobile își poate recupera investiția în termen de un an [11].

S-au dovedit a fi destul de eficiente și *dispozitivele de navigare prin satelit*. Astfel, politica europeană introduce navigația prin satelit (prin programele GALILEO și EGNOS) cu scopul de a optimiza gestionarea traficului rutier prin GPS (Global Positioning System). O mai bună gestionare a traficului atrage după sine nu doar o siguranță îmbunătățită, ci și reducerea poluării, prin fluidizarea traseelor și a traficului. Navigația prin satelit facilitează, de asemenea, intervenția serviciilor de urgență în diverse situații (de ex., incendii, accidente rutiere, servicii de salvamont etc.).

Într-adevăr, folosirea pe scară largă a tehnologiilor inteligente determină o administrare eficientă a sistemului siguranței rutiere cu costuri reduse și cu implicarea tot mai puțină a factorului uman. Avantajele tehnologiilor inteligente sunt:

- cheltuieli reduse;
- implicarea mai puțină a factorului uman;
- prevenirea accidentelor rutiere;
- asigurarea unui grad mai înalt al siguranței persoanelor;
- administrarea eficientă a transportului rutier etc..

Surse bibliografice:

1. Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;
2. Cele mai bune practici în materie de siguranță rutieră – Ghid pentru măsuri la nivel național, proiect susținut de Comisia Europeană. Coordinator de proiect, Martin Winkelbauer Austrian Road Safety Board (KfV);
3. PROSPER (2006), Raportul final al PROSPER, Proiect de cercetare privind politicile referitoare la adaptarea vitezei pe drumurile europene, Proiectul nr. GRD2-2000-30217, mai 2006;
4. www.rws-avv.nl/servlet/page?_pageid=121&_dad=portal30&_schema=PORTAL30&p_folder_id=7737 <http://www.speedalert.org>
5. <http://www.ultima-ora.ro/2012/03/14/sistemul-esp-inclus-obligatoriu-in-dotarea-standard-a-tuturor-autovehiculelor-noi-din-ue/>;
6. http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/publications/projectfiles/alcolock_en.htm
7. ICADTS (2001) Dispozitive de blocare a aprinderii motorului la detectarea alcoolului 1: Document de poziție. Grupul de lucru privind dispozitivele de blocare a aprinderii motorului la detectarea alcoolului, Consiliul Internațional privind Alcoolul, Drogurile și Siguranța în Trafic.
8. Bax, C., Karki, O., Evers, C., Bernhoft, I., Mathijssen, R. (2001) Punerea în aplicare a blocării autovehiculului la detectarea alcoolului în Uniunea Europeană: Studiu de fezabilitate. SWOV Institutul de Cercetare în domeniul Siguranței Rutiere, Leidschendam, NL.
9. Bos, J.M.J. & Wouters, P.I.J. (2000) Reducerea numărului de accidente rutiere prin monitorizarea comportamentului conducătorilor auto cu ajutorul dispozitivelor de înregistrare a datelor din interiorul autovehiculului. Prevenire prin analizarea accidentelor, 32(5), 643-650.
10. Langeveld, P.M.M. & Schoon, C.C. (2004) Kosten-batenanalyses van maatregelen voor vrachtauto's en bedrijven (Analizele costuri-beneficii ale măsurilor pentru vehiculele grele pentru transport de mărfuri și pentru firme). SWOV
11. http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/rsap_midterm/rsap_mtr_impact_assmt_en.pdf.

Вайда Тарас Степанович

завідувач кафедри спеціальної фізичної та вогневої підготовки Херсонського факультету Одеського державного університету внутрішніх справ, кандидат педагогічних наук, доцент

МЕДИЧНА ПІДГОТОВКА УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЯК ОБОВ'ЯЗКОВИЙ КОМПОНЕНТ ПІДТРИМАННЯ ПУБЛІЧНОЇ БЕЗПЕКИ НА ВУЛИЧНО-ДОРОЖНІЙ МЕРЕЖІ: СУЧАСНІ КАТЕГОРІЇ ЕКСТРЕНОЇ МЕДИЦИНИ ТА КОМПЕТЕНЦІЇ ОСІБ З НАДАННЯ ДОПОМОГИ ПОТЕРПІЛИМ

Актуальність проблеми. Вирішення проблем забезпечення безпеки дорожнього руху (далі – БДР) завжди залишається пріоритетним завданням як для працівників патрульної служби Національної поліції України (далі – НПУ) [1], так і для інших суб'єктів БДР у відповідності з вимогами чинного законодавства нашої держави [2; 3]. Осторонь від вирішення цієї проблеми не стоять й науковці та працівники інших практичних органів НПУ, фахівці підрозділів екстреної медицини та медицини катастроф, проводяться сучасні наукові дослідження та обговорюються в багатьох закладах вищої освіти (далі – ЗВО) МВС України, МОЗ та МОНУ на традиційних щорічних конференціях актуальні проблеми щодо удосконалення публічної безпеки в контексті забезпечення безаварійного дорожнього руху її учасників [4-6]. Активізується останнім часом в цьому напрямі й діяльність громадських організацій.

Як відображення життєдіяльності суспільства у лексиці українців останнім часом з'явилися та широко використовуються (в тому числі й у галузі БДР та зв'язку із активними бойовими діями на Сході країни) такі категорії, як «санітарні втрати», «домедична (долікарська) допомога», «медичне сортування», «медична евакуація», «платинова хвилина» та «золота година».

Водночас, незважаючи на те, що офіційні трактування понять «платинова хвилина» та «золота година» у законодавстві України з питань охорони здоров'я відсутні [4], нині ці словосполучення нерідко застосовуються у професійній термінології лікарів і фахівців системи невідкладної (екстреної) медичної допомоги, котрі запозичено у колег із країн НАТО. На нашу думку, широке використання зазначених термінів, зокрема, в медичному середовищі та інших сферах військової (правоохоронної) діяльності обумовлене важливістю часових показників у загальній системі надання медичної допомоги потерпілим (пораненим) і насамперед їх впливом на кінцеві результати лікування травмованих осіб, які зазнали травм внаслідок дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) [4].

Метою нашої роботи є: 1) дослідження необхідності удосконалення медичного аспекту підготовки учасників дорожнього руху як умови забезпечення публічної безпеки на вулично-дорожній мережі; 2) уточнення змісту їх компетенції щодо надання домедичної допомоги потерпілим на місці події у відповідності до вимог Правил дорожнього руху (далі – ПДР);

3) конкретизація видів медичної допомоги та часових показників їх здійснення, обґрунтування ефективності їх впливу на отримання позитивного кінцевого результату – врятування життя травмованих осіб (збереження їх здоров'я).

Зв'язок з науковими програмами. Дослідження виконано у відповідності до тематичного плану науково-дослідної роботи ОДУВС із проблеми «Пріоритетні напрямки розвитку та реформування правоохоронних органів в умовах розгортання демократичних процесів у державі» (державний реєстраційний № 0116U006773).

Основні результати дослідження. Приступаючи до розгляду природи виникнення понять «платинова хвилина» і «золота година», доцільно провести аналіз та з'ясувати сутність таких показників, як статистика та співвідношення загиблих та травмованих внаслідок ДТП, причини смерті учасників дорожнього руху на місці події, структуру санітарних втрат, заходи першої медичної (домедичної) і першої лікарської (долікарської) допомоги, а також інші організаційні та клінічні аспекти надання медичної допомоги травмованим громадянам.

За даними статистики, в ДТП щорічно гине біля 3,5-5 тисяч осіб, біля 25-30 тисяч отримують травми різного походження та ступня тяжкості. Приблизно 15 % втрат, що настали до госпіталізації травмованих до медичного закладу, можна було б запобігти, якби відразу були вжиті необхідні заходи: зупинка масивної кровотечі, відновлення прохідності дихальних шляхів, накладення герметичної пов'язки при відкритому пораненні грудної клітки, усунення напруженого пневмотораксу тощо [4-6].

Високий рівень смертності травмованих на місці ДТП обумовлений швидкоплинністю процесів втрати життєдіяльності під дією травматичних факторів. Так, при пораненні крупних артерій (наприклад, стегнової) людина може загинути від втрати крові протягом 2-3 хвилин. Також протягом 5 хвилин людина може загинути від обструкції дихальних шляхів чи дихальної недостатності. Під час більшості уражень за 5-10 хвилин розвивається серйозне та смертельне ускладнення – шок, який призводить до порушення дихання та діяльності серцево-судинної системи. Тому останнім часом все більшого значення та уваги приділяється першим 10 хвилинам після травми, які умовно називають «платиновими» (у вітчизняній літературі близький аналог поняття часу настання клінічної смерті) [4]. Цей час (перші хвилини після отримання травми) є найкритичнішими, і рятування життя залежить в першу чергу від уміння та здатності потерпілого надати собі домедичну допомогу у порядку самопомоги, а також від готовності та вмінь інших учасників дорожнього руху (в тому числі й працівників підрозділу патрульної служби поліції, фахівців екстреної медицини та медицини катастроф) надавати першу медичну (долікарську) допомогу. Саме заходи, котрі вживаються протягом цього часу, найбільше впливають на прогноз виживання організму травмованої особи, одужання і відновлення працездатності людини.

Ефективність реалізації правила «платинової хвилини» вирішується в залежності від наявності у водіїв сучасних засобів медичного захисту

(автомобільних аптечок – АМА-1, АМА-2, вміст котрих має відповідати ДСТУ 3961-2000), навченості водії та інших учасників дорожнього руху наданню першої медичної (домедичної) допомоги у порядку само- та взаємодопомоги, своєчасного виявлення травмованих осіб та визначення у них критичних ознак термінального стану, наявності медичного персоналу з відповідним рівнем підготовки (бригади екстреної медичної допомоги) безпосередньо на місці події [5; 6].

Проведений аналіз чинних ПДР дав змогу узагальнити деякі компетенції його учасників в частині надання ними домедичної допомоги потерпілим особам (див. табл. 1) [3].

Таблиця 1

Деякі вимоги законодавства щодо медичної підготовки, стану здоров'я та організації перевезення учасників дорожнього руху (медичне забезпечення БДР)

Норма ПДР	Вимоги щодо медичного забезпечення безпеки учасників дорожнього руху
п. 1.10	Перевезення організованих груп дітей – одночасне перевезення десяти і більше дітей з керівником, відповідальним за їх супроводження під час поїздки (на групу з тридцяти і більше дітей призначається додатково медичний працівник).
п. 2.6	За рішенням поліцейського за наявності відповідних підстав водій зобов'язаний пройти позачерговий медичний огляд з метою визначення здатності безпечно керувати транспортним засобом.
п. 2.7, а	Водій ... повинен надавати транспортний засіб поліцейським та працівникам охорони здоров'я для доставки до найближчого закладу охорони здоров'я осіб, які потребують екстреної (швидкої) медичної допомоги.
п. 2.6, г	У разі причетності до дорожньо-транспортної пригоди водій зобов'язаний вжити можливих заходів для надання домедичної допомоги потерпілим, викликати бригаду екстреної (швидкої) медичної допомоги, а в разі відсутності можливості вжити зазначених заходів звернутися по допомогу до присутніх і відправити потерпілих до закладу охорони здоров'я.
п. 2.6, є	До проведення медичного огляду не вживати без призначення медичного працівника алкоголю, наркотиків, а також лікарських препаратів, виготовлених на їх основі (крім тих, які входять до офіційно затвердженого складу аптечки).
п. 4.15	У разі причетності пішохода до дорожньо-транспортної пригоди він повинен подати можливу допомогу потерпілим.
п. 5.4	У разі дорожньо-транспортної пригоди пасажир, який причетний до пригоди транспортного засобу, повинен подати можливу допомогу потерпілим.

п. 24.1.	Навчати водінню транспортного засобу дозволяється лише осіб, які не мають для цього медичних протипоказань.
п. 30.3, ж	Розпізнавальний знак «Лікар» – квадрат синього кольору (сторона – 140 мм) із вписаним зеленим кругом (діаметр – 125 мм), на який нанесено білий хрест (довжина штриха – 90 мм, ширина – 25 мм). Знак розміщується спереду і ззаду на автомобілях, що належать водіям-лікарям (за їхньою згодою). Якщо на транспортному засобі розміщено розпізнавальний знак «Лікар», у ньому повинна бути спеціальна медична аптечка та інструментарій за переліком, визначеним МОЗ, для подання кваліфікованої допомоги під час дорожньо-транспортної пригоди.
п. 31.4.7, є	Забороняється експлуатація транспортних засобів згідно із законодавством за ... невідповідності таким вимогам – відсутні медична аптечка з нанесеними на неї відомостями про тип транспортного засобу, для якого вона призначена, - на мотоциклі з боковим причепом, легковому, вантажному автомобілі, колісному тракторі, автобусі, мікроавтобусів, тролейбусі, автомобілі, що перевозить небезпечний вантаж.
6 група дорожніх знаків (Знаки сервісу)	Дорожні знаки: 6.1 «Пункт першої медичної допомоги». 6.2 «Лікарня».

Дотримання правила «платинової хвилини» забезпечується наявністю сучасних індивідуальних засобів медичного захисту для ефективної боротьби в першу чергу з такими наслідками травм, як кровотеча, пневмоторакс, обструкція дихальних шляхів і шок. Для цього в аптечках передбачено джгут Есмарха, для надання допомоги при відкритому пневмотораксі в наявності сучасні оклюзивні пов'язки або наклейки, обструкція дихальних шляхів вимагає невідкладного звільнення ротової порожнини від сторонніх тіл (блювотних мас, уламків протезів тощо) та застосування назофарингеальної трубки. Для профілактики та боротьби із шоком використовуються сучасні знеболювальні засоби.

При тяжкому ушкодженні або масивній кровотечі незворотні зміни в організмі відбуваються *протягом однієї години*, що обумовлює необхідність надання визначеного обсягу домедичної (долікарської та лікарської) допомоги в зазначений термін і має вирішальне значення для врятування життя потерпілого. Це досягається: 1) своєчасною та якісною першою медичною (домедичною) допомогою, яка надається в порядку само- або взаємодопомоги іншими учасниками дорожнього руху або працівниками поліції; 2) швидкою евакуацією травмованих до лікувальної установи; 3) наданням протягом не пізніше однієї години від часу травмування особи першої лікарської, а потім й первинної хірургічної допомоги (невідкладні заходи кваліфікованої хірургічної чи терапевтичної допомоги) – вирішується низкою організаційних заходів і

відповідним технічним забезпеченням лікувального закладу. Зважаючи на те, що визначальне значення для врятування життя травмованих має вчасність, необхідний обсяг та правильність надання медичної допомоги протягом першої години, вона отримала назву «золотої години» – тобто часу, коли організм травмованого балансує на грані життя і смерті та коли йому ще можна надати найбільш ефективну та дієву допомогу.

Найважливішу роль у забезпеченні дотримання *правила «золотої години»* відіграє лікувальний заклад і насамперед його організаційно-штатна структура, спеціальне оснащення, цільові завдання та функції. Він (заклад) призначений для продовження та підсилення оперативних можливостей підрозділів екстреної медичної допомоги шляхом мобільної взаємодії та зв'язку з ними, своєчасного поміщення травмованих до приймальних відділень й наступного розміщення в реанімаційних (хірургічних) підрозділах, проведення медичного сортування при масових травмах, надання потерпілим першої лікарської допомоги, вжиття невідкладних заходів кваліфікованої медичної допомоги (діагностування, реанімація, хірургічне втручання тощо).

Мобільність надання послуг лікувальною установою при взаємодії з підрозділами екстреної медицини (медицини катастроф) мають забезпечувати також чергові хірургічні групи, які забирають на себе травмованих осіб, котрі потребують невідкладних оперативних втручань та медичного нагляду за потерпілими, які перебувають у термінальному стані на даному етапі.

Підсумовуючи результати дослідження сутності та значення «платинової хвилини» і «золотої години» в системі надання домедичної допомоги потерпілим особам внаслідок скоєння ДТП, варто зазначити, що вони відіграють найважливішу роль у забезпеченні своєчасності та ефективності надання медичної допомоги травмованим, а відповідно – в досягненні високих результатів лікування учасників дорожнього руху. Їх реалізація можлива за умови побудови в першу чергу сучасної та ефективної системи функціонування екстреної медицини (медицини катастроф), яка передбачає наявність:

- по-перше, укомплектованості сучасними індивідуальними засобами медичного захисту та комплектно-табельним оснащенням підрозділів (транспортних засобів) екстреної медичної служби;

- по-друге, організаційно-штатної структури служби екстреної медицини, яка б відповідала потребам регіону (в залежності від кількості громадян, рівню дорожньо-транспортного травматизму), та комплектування її медичним персоналом відповідної кваліфікації;

- по-третє, належної обізнаності (навченості) учасників дорожнього руху та поліцейських, які першими прибувають на місце події, з правил надання першої медичної (долікарської) допомоги у порядку само- та взаємодопомоги;

- по-четверте, організаційну побудову системи оперативно-евакуаційних заходів, а саме: формування відповідної кількості бригад медичної евакуації, розміщення їх в оптимальній зоні до найвіддаленішої місцевості адміністративно-територіальної ділянки, встановлення відповідного медичного

обладнання для забезпечення надання ними передбачених видів та обсягів долікарської допомоги;

- по-п'яте, оснащеності сучасними евакотранспортними засобами для своєчасного вивозу (виносу) травмованих із місця ДТП та оперативної медичної евакуації їх до відповідних лікувальних закладів.

Для забезпечення реалізації правил «платинової хвилини» та «золотої години» в сучасній системі долікарської допомоги, на нашу думку, необхідно:

- впровадити ефективну систему домедичної підготовки кандидатів у водії з метою прищеплення їм знань і навичок надання першої медичної (долікарської) допомоги у порядку само- та взаємодопомоги;

- розробити та впровадити сучасну структуру медичних підрозділів екстреної медицини (медицини катастроф) та мобільних медичних бригад підрозділів цієї служби регіону (міста) відповідно до цільових завдань, котрі перед ними ставляться, укомплектувати їх підготовленим медичним персоналом, забезпечити сучасним медичним обладнанням та санітарно-технічним оснащенням (санітарно-транспортними засобами);

- упорядкувати залучення закладів охорони здоров'я для надання медичної допомоги травмованим в ДТП в залежності від місця їх скоєння;

- чітко визначити види, обсяги та заходи домедичної допомоги, що надаватимуться на місці події підрозділами екстреної медицини та провідними лікувальними закладами міста (регіону);

- створити ефективну систему управління медичним забезпеченням екстреної медицини (медицини катастроф) України; доведення через ЗМІ можливості використання єдиного телефонного номера екстреної медичної допомоги 103 та системи екстреної допомоги населенню за єдиним номером 112 до широкого загалу населення [7; 8].

Збереження життя травмованих осіб на місці події є основним завданням не тільки підрозділів медицини катастроф. Це досягається належною організацією лікувально-евакуаційних заходів, забезпеченням рятувальників (фахівців ДСНС, Національної поліції тощо), медичного персоналу підрозділів екстреної медицини і лікувальних закладів необхідним медичним оснащенням, а також відповідною медичною підготовкою учасників дорожнього руху, укомплектованістю штатів медичного персоналу лікувальних закладів та поліцейських підрозділів патрульної служби в частині надання ними встановлених видів та обсягів домедичної допомоги населенню [4].

Своєчасність надання медичної допомоги визначається відповідними часовими показниками (термінами) та є основним чинником щодо отримання позитивних результатів збереження життя громадян чи лікування травмованих осіб. Ефективне надання медичної допомоги досягається організацією своєчасного безперервного вивезення (винесення) травмованих із місця ДТП (осередків санітарних втрат при масових втратах), проведенням медичного сортування у відповідності з вимогами та евакуацією їх за призначенням, наближенням сил і засобів підрозділів екстреної медицини до закріплених адміністративних районів вулично-дорожньої мережі (відсутність

автомобільних заторів, використання переваги у русі при включених спецсигналах синього кольору, належний технічний стан автомобілів швидкої допомоги тощо).

Послідовність у лікуванні травмованих внаслідок ДТП осіб забезпечується збільшенням обсягу медичної допомоги та використанням більш складних технологій її надання на кожному з наступних етапів. Спадкоємність у лікуванні травмованих учасників дорожнього руху досягається єдиним розумінням патологічних процесів, які проходять в організмі при травмах, єдиними методами їх профілактики та лікування, чітким веденням медичної документації.

Реалізація заходів домедичної допомоги дасть змогу досягти часових показників надання медичних послуг травмованим особам за *принципом 10 – 1 – 2*, що означає: надання першої медичної допомоги протягом 10 хвилин після поранення («платинова хвилина»); проведення стабілізаційних заходів та надання необхідної допомоги лікарем загальної практики протягом першої години («золота година»), а також надання невідкладної хірургічної допомоги протягом однієї, але не пізніше двох годин кожному потерпілому.

Конкретизуємо особливості та можливості надання особами (фахівцями) різних видів медичної допомоги, котрі застосовуються в системі забезпечення БДР і часто в спеціальній літературі вживаються як слова-синоніми.

Перша медична (домедична) допомога – це комплекс заходів, що здійснюється з метою попередження або зменшення тяжких наслідків уражень і виникнення ускладнень або врятування життя шляхом найпростіших медичних заходів. Вона надається *безпосередньо на місці травмування (ДТП)* або в найближчому безпечному місці самими учасниками дорожнього руху у порядку само- і взаємодопомоги, а також поліцейськими та іншими особами, які не мають медичної освіти, але а своєю посадою першими прибувають на місце події (направляються для проведення рятувальних робіт в осередках масових уражень, техногенних катастроф тощо).

Долікарська (фельдшерська) допомога доповнює медичні заходи, що надавалися в порядку першої медичної допомоги, і має на меті боротьбу із загрозливими для життя розладами, захист ран від вторинної інфекції, попередження шоку та мінімізацію його наслідків. Такий вид допомоги надається фельдшерами (помічниками лікарів), фахівцями підрозділів медицини катастроф, у медичних пунктах (при масових санітарних втратах) чи автомобіля швидкої допомоги.

Перша лікарська допомога – це комплекс заходів, спрямованих на подальше попередження розвитку ранових інфекцій, профілактику шоку та інших тяжких ускладнень, боротьбу із загрозливими для життя наслідками уражень, надання невідкладної допомоги травмованим й їх підготовку до подальшої евакуації (переміщення) до реанімаційного чи хірургічного відділень. Цей вид медичної допомоги надається лікарями загальної практики в медичних закладах. Залежно від обставин перша лікарська допомога може надаватися в повному або скороченому обсязі.

Кваліфікована медична допомога – це комплекс заходів, що здійснюється з метою усунення тяжких, загрозливих для життя, наслідків та ускладнень уражень, підготовки до подальшої евакуації та створення сприятливих умов для наступного лікування. Вона надається в медичних закладах лікарями-хірургами і терапевтами. Кваліфікована медична допомога *поділяється на хірургічну і терапевтичну* та може реалізуватися у повному або скороченому обсязі.

Висновки. Збереження життя травмованих учасників дорожнього руху на місці ДТП забезпечується належною організацією діяльності підрозділів системи екстреної медицини, яка є основою медичного забезпечення БДР під час їх оперативного втручання. Найважливіше значення для врятування життя травмованих внаслідок ДТП осіб та отримання позитивних результатів їх лікування має своєчасність медичної допомоги, що забезпечується чіткими часовими показниками (термінами) її надання.

Для формування сучасної системи медичного забезпечення БДР необхідно популяризувати вимоги чинного законодавства серед всіх учасників дорожнього руху (знайомити з сучасними відповідними нормативно-правовими документами), забезпечувати належне кадрове забезпечення викладання питань з тематики домедичної допомоги, здійснювати належне матеріально-технічне забезпечення профільних кабінетів медичних знань (манекени, технічні засоби навчання, мультимедійні презентації та ін.), активне впровадження тренінгів тощо.

Реалізація правил «платинової хвилини» залежить від: 1) забезпеченості учасників дорожнього руху сучасними індивідуальними засобами медичного захисту; 2) навченості громадян правильним діям з надання першої медичної (долікарської) допомоги у порядку само- та взаємодопомоги; 3) своєчасного виявлення травмованих осіб; 4) наявності медичного персоналу відповідного рівня підготовки у складі підрозділів бригад екстреної допомоги (медичної підготовки поліцейських патрульної служби) безпосередньо на місці ДТП.

Реалізація правила «золотої години» забезпечується своєчасним та якісним наданням першої медичної (долікарської) допомоги, своєчасним вивозом (виносом) травмованих з місця ДТП та їх евакуацією до лікувальної установи для надання першої лікарської допомоги, наближенням первинної хірургічної допомоги (можливості та належних санітарно-гігієнічних умов для проведення невідкладних заходів кваліфікованими фахівцями терапевтичного чи хірургічного спрямування).

Перспективи подальших досліджень. Окремі посадові особи (водії механічних транспортних засобів), працівники патрульної служби НПУ чи фахівці підрозділів медицини катастроф будуть спроможні реалізувати правила «платинової хвилини» і «золотої години» за умови розробки та затвердження детальної стратегічної програми розвитку системи медичного забезпечення БДР (регулярного підвищення кваліфікації водіїв, поліцейських та удосконалення медичних знань інших учасників дорожнього руху), а також її повного виконання.

Список використаних джерел:

1. Про Національну поліцію : Закон України від 02 липня 2015 року № 580-VIII (із змінами в редакції від 31.08.2018) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/580-19/conv/page1-4>.

2. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-XII (в редакції від 27.09.2018) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.

3. Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів від 10 жовтня 2001 р. № 1306 (станом на 18.07.2018) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001%D0%BF?find=1&text=%E5%E4%E8>.

4. Бадюк М.І. Актуальність «платинової хвилини» та «золотої години» для сучасної системи лікувально-евакуаційних заходів // М.І. Бадюк, В.Я. Білий, А.В. Верба, В.О. Жаховський, М.В. Кудренко, В.Г. Лівінський, І.П. Мельник, Г.О. Слабкий // Україна. Здоров'я нації. – № 4 (40), 2016. – С. 19-23.

5. Вайда Т.С. Сортування на місці дорожньо-транспортної пригоди як компонент надання поліцейськими домедичної допомоги потерпілим у випадку масової травми / Т.С. Вайда // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 17 листопада 2017 року, ДЮІ МВС України). – Кривий Ріг, 2017. – С. 37-44.

6. Вайда Т.С. Сучасні медичні засоби для транспортування потерпілих під час надання їм долікарської допомоги при дорожньо-транспортних пригодах / Т.С. Вайда, Д.А. Зінченко // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 17 листопада 2017 року, ДЮІ МВС України). – Кривий Ріг, 2017. – С. 99-103.

7. Про удосконалення підготовки з надання домедичної допомоги осіб, які не мають медичної освіти : наказ Міністерства охорони здоров'я України від 29.03.2017 № 346 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.apteka.ua/article/407024>.

8. Про затвердження Порядку інформування бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги про виклик екстреної медичної допомоги та їх направлення на місце події : Постанова Кабінету Міністрів України від 21 листопада 2012 р. № 1118 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1118-2012-%D0%BF>.

Венгер Альбіна Сергіївна

викладач Одеського автомобільно-дорожнього коледжу Одеського національного політехнічного університету, аспірант Одеського національного політехнічного університету

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ БЕЗПЕКИ ТА ОРГАНІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРОГАХ УКРАЇНИ

На сучасному етапі кількість автомобілів в нашій державі зростає з кожним роком, а дорожньо-транспортна інфраструктура майже не змінює своїх кількісних та якісних показників. В результаті даного процесу ми отримуємо порушення системи «дорожні умови – транспортні потоки». Представники автомобільних компаній з кожним роком підтверджують зростання продажу транспортних засобів, що означає збільшення кількості автомобілів на вулично-дорожній мережі (ВДМ). Дана ситуація призведе до катастрофічних наслідків для існуючої ВДМ міст, так як при занадто високій щільності транспортних засобів швидкість руху знизиться на стільки, що автомобіль повністю втратить одну зі своїх ключових переваг – динамічність.

Вже на даному етапі у великих містах швидкість в «години пік» складає 10 – 15 км/год., що призводить до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод (ДТП), збільшення викиду небезпечних речовин в атмосферу і практично в повному обсязі паралізує життєдіяльність міста.

Проблема аварійності та смертності на дорогах України є гострою через дві причини. Перша причина – низький рівень безпеки доріг, що призводить до страшних наслідків. Смертність на дорогах призводять до величезних фізичних і моральних страждань для суспільства, економічних втрат (в ДТП травмується і гине працездатне населення). Причина друга – не ефективні інструменти державної політики. Науково доведено, що 95% ДТП можна запобігти. Майже усі дорожні аварії не є стихійним лихом – вони піддаються науковому аналізу, який може достеменно виявити причини, чинники, обставини як кожного окремого випадку (мікрорівень аналізу), так і великих масивів таких аварій, на рівні міста, області чи країни (макрорівень) [1 – 3].

На основі аналізу потрібно обирати дієві інструменти державної політики, завдяки яким можливо успішно запобігти значній частині аварій, а в тих випадках, яким запобігти не вдається, – суттєво зменшити тяжкість наслідків.

На даному етапі в Україні розроблена та діє Транспортна Стратегія, в якій вказано напрямки діяльності для підвищення якості організації та безпеки дорожнього руху. Основними напрямками реалізації Стратегії для розвитку транспортної інфраструктури є забезпечення розвитку мережі автомобільних доріг, насамперед автомагістралей та обходів населених пунктів. Але запропоновані методи потребують значних капіталовкладень і не можуть бути реалізовані у короткі терміни. Отже, більш доцільним буде розгляд організаційних методів, що дозволяють впорядкувати рух на вже сформованій

ВДМ. При реалізації таких заходів особлива роль належить впровадженню технічних засобів регулювання з використанням ЕОМ, засобів автоматики, телемеханіки, диспетчерського зв'язку та телебачення для керування рухом в режимі реального часу.

В наш час жодне місто України досі не має повноцінного диспетчерського центру по управлінню дорожнім рухом, де були б використані автоматизовані системи управління дорожнім рухом (АСУДР). Так, у великих містах є ділянки ВДМ з запрограмованою «Зеленою хвилею» але, в основному, використовується жорстке світлофорне регулювання.

З огляду на динамічну природу дорожнього руху, постійні зміни його характеристик в часі та просторі необхідно використання моделей управління, що можуть змінювати свої показники в режимі реального часу.

Отже, першочерговим завданнями для підвищення безпеки та якості організації дорожнього руху на ВДМ є:

- аналіз існуючої системи управління дорожнім рухом та для кожної конкретної схеми ВДМ підбір найбільш раціональної;
- розробка та обґрунтування моделі інтелектуальної системи управління транспортними потоками у великих містах;
- формування класифікації магістральних доріг та перехресть міст для визначення ступеню важкості і значимості при впровадженні заходів по управлінню транспортними потоками;
- синтезування механізму прогнозування стану автомобільних доріг на основі імітаційних моделей для кожної години доби та пори року, що дозволить визначити оптимальні режими роботи світлофорних об'єктів [1 – 3].

Список використаних джерел:

1. Лобашов О. О. Про вплив рівня розвитку транспортної мережі міста на ефективність дорожнього руху [Текст] / О. О. Лобашов // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – 2010. – № 5 – 6. – С. 45 – 47.
2. Лобашов О. О. Вплив параметрів транспортних мережзначних і найзначніших міст на швидкість транспортних потоків [Текст] / О. О. Лобашов, С. Б. Дульфан // Комунальне господарство міст. – 2013. – Вип. 109. – С. 107–110.
3. Helbing, D. MASTER: Macroscopic traffic simulation based on a gas-kinetic, non-local traffic model [Text] / D. Helbing, A. Hennecke, V. Shvetsov, M. Treiber // Transpn. Res. B. – 2001. – № 35. – P. 183 – 211.

Веселов Микола Юрійович

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

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ЗАСОБИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДІТЕЙ-ПАСАЖИРІВ У ДОРОЖНЬОМУ РУСІ

Забезпечення безпеки неповнолітніх учасників дорожнього руху є одним із завдань держави та суспільства, яке знаходиться на стику таких суспільних відносин як охорона дитинства та забезпечення безпеки дорожнього руху. Запобіганню дитячому дорожньо-транспортному травматизму присвячено чимало уваги з боку вчених та фахівців у різних сферах діяльності. Домінуюча кількість таких досліджень пов'язана з профілактикою неправильної (небезпечної) поведінки дитини у дорожньому русі. Втім, як було нами з'ясовано у попередніх дослідженнях суб'єктивні факторидитячого дорожньо-транспортного травматизму включають не лише помилки дитини, а й вину дорослих, коли дорожньо-транспортна пригода (далі – ДТП) сталася через порушення Правил дорожнього руху (далі – ПДР) водієм (дитина перебуває в ролі заручниканеправомірних або недбалих дій дорослих) [1, с. 40].

За статистичними даними у 2017 році (повний рік) всього було зареєстровано понад 162 тис. ДТП, з них майже 17% – це ДТП з постраждалими. Понад 46% ДТП з постраждалими трапилось з вини водіїв транспортних засобів. Із загальної кількості усіх ДТП (з постраждалими та без постраждалих) автопригоди за участю дітей становили лише близько 3%. Втім картина суттєво змінюється, якщо переглянути це співвідношення щодо ДТП з постраждалими, серед яких автопригоди за участю постраждалих дітей сягнули 15%. Це пояснюється відсутністю принципового підходу до фіксування факту перебування дитини серед учасників автопригоди (як правило серед пасажирів транспортних засобів), під час оформлення ДТП без постраждалих, оскільки це нібито не впливає на причину такої пригоди та кваліфікацію дій її учасників. Втім це помилкова позиція, оскільки облік фактів перебування дитини у салоні (кузові) транспортних засобів – учасників ДТП навіть без постраждалих дає можливість об'єктивно побачити ступень ймовірного ризику травмування чи загибелі неповнолітніх пасажирів [2].

За інформацієюнаданою Департаментом інформаційно-аналітичної підтримки Національної поліції України протягом 2017 року було скоєно 4135 ДТП у яких загинуло чи було травмовано 4658 неповнолітніх осіб. При цьому ДТП «з вини дітей» було визнано всього 376 випадків, що становить лише 9% від загальної кількості ДТП, у яких постраждалими опинилися особи віком до 18 років [2]. Отже, переважна більшість ДТП у яких страждають діти

відбувається через грубі порушення ПДР іншими учасниками дорожнього руху, як правило водіями транспортних засобів.

На жаль, нам не вдалося знайти актуальної офіційної інформації (за останні роки) щодо детального розподілу постраждалих у ДТП дітей за категоріями учасників дорожнього руху. З результатів же деяких спеціальних досліджень минулих років випливає, що серед постраждалих у ДТП діти-пасажирів посідають друге місце (після дітей-пішоходів), на цю категорію припадає понад 20% [3]. Якщо ж до уваги взяти ще розподіл за віком, то з'ясується, що діти віком до 4 років найчастіше отримують травми під час ДТП, саме у якості пасажирів транспортних засобів [4].

Частина 2 статті 16 Закону України «Про дорожній рух» серед обов'язків водіїв згадує про те, що вони (водії) зобов'язані вживати всіх можливих заходів до забезпечення безпечних умов для пересування найбільш уразливих учасників дорожнього руху, зокрема дітей [5]. Правила дорожнього руху, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306 (у розділі 21 «Перевезення пасажирів»), Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 р. № 176 (у розділі «Перевезення організованих груп дітей» – пункти 63-74) передбачають низку додаткових вимог щодо забезпечення безпеки перевезення неповнолітніх пасажирів. Разом з тим, забезпечення виконання цих вимог шляхом встановлення у законодавстві адміністративної відповідальності не має завершеного вигляду. Законодавець лише передбачив спеціальну відповідальність водіїв (посадових осіб, громадян – суб'єктів підприємницької діяльності) за порушення правил надання послуг з перевезення організованих груп дітей – частина 2 статті 133-1 КУпАП. Не зрозуміло з яких причин зі статті 122 КУпАП було виключено відповідальність водіїв за порушення правил перевезення пасажирів, залишивши ці пункти ПДР стосовно індивідуальних та нерегулярних перевезень лише під охороною статті 125 КУпАП (яка передбачає лише попередження).

Вважаємо, що для посилення відповідальності водіїв, що перевозять дітей за порушення цих та інших вимог ПДР необхідно:

1) доповнити зміст диспозиції частини 1 статті 122 КУпАП текстом **«правил перевезення пасажирів»;**

2) частину 4 статті 122 КУпАП викласти у такій редакції: «Порушення, передбачені частинами першою, другою або третьою цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки, а саме: примусили інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вжити інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян, **або вчинене особою, яка перевозить у транспортному засобі дитину (дітей) у якості пасажирів»;**

3) частину 3 статті 123 КУпАП викласти у такій редакції: «Порушення, передбачене частиною другою цієї статті, вчинене **особою, яка перевозить у**

транспортному засобі дитину (дітей) у якості пасажирів або під час надання послуг з перевезення пасажирів, або під час перевезення небезпечних вантажів»;

4) частину 1 статті 35 КУпАП (обставини, що обтяжують відповідальність за адміністративне правопорушення) доповнити пунктом 3-1 наступного змісту: «вчинення правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху особою, яка керує транспортним засобом у салоні, кузові чи на сидінні (для мотоциклів, мопедів, скутерів) якого перебуває дитини (діти) у якості пасажирів»;

5) при розгляді справ про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху в обов'язковому порядку враховувати цю обставину при призначенні покарання.

Список використаних джерел:

1. Веселов М. Ю. Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні: моногр. Донецьк: Видав. дім «Норд-Прес», 2011. 219 с.

2. Статистика аварійності в Україні за 12 місяців 2017 року (pdf - файл) / Інформація надана Департаментом інформаційно-аналітичної підтримки НП України. URL: <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm> (дата звернення: 07.11.2018).

3. Шахриманьян И. К. Совершенствование деятельности органов внутренних дел по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: учеб.пособие М.: Типография АкадемииМВД СССР, 1984. 61 с.

4. Поліщук В. П., Лановий О. Т., Левченко С. М. До питання про дорожньо-транспортний травматизм у дітей. *Безпека дорожнього руху України: наук.-техніч. вісник*. 2002. № 1(12). С. 16–25.

5. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ. (Дата оновлення: 27.09.2018). URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#n222> (дата звернення: 07.11.2018).

Вовк Юрій Ярославович

доцент кафедри транспортних технологій та механіки Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, кандидат технічних наук

Вовк Ірина Петрівна

старший викладач кафедри менеджменту інноваційної діяльності та підприємництва Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, кандидат економічних наук

Крайничин Володимир Анатолійович

студент магістратури Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя

ОСОБЛИВОСТІ СТРАХУВАННЯ ТА РИЗИКИ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В СИСТЕМІ ГОТЕЛЬНО-РЕСТОРАННОГО ТА ТУРИСТИЧНОГО БІЗНЕСУ

Турист, котрий відвідує певну місцевість або країну, більше, аніж місцеві жителі, потрапляє під вплив несприятливих чинників. У страхових випадках їм надають допомогу і покривають цілком або частково непередбачені видатки. У високорозвинених країнах жителі застраховані практично на всі випадки життя. Насамперед страхують здоров'я туриста (різноманітні види медичного страхування, від нещасного випадку з оплатою медичних витрат, а потім його майна. Розглядають також інші несприятливі чинники. В середньому, за статистикою туризму, страхові випадки відбуваються з кожним сотим туристом [1-4].

Страхування – це вид цивільно-правових відносин щодо захисту майнових інтересів громадян та юридичних осіб у разі настання певних подій (страхових випадків), визначених договором страхування або чинним законодавством, за рахунок грошових фондів, що формуються шляхом сплати громадянами та юридичними особами страхових платежів (страхових внесків, страхових премій).

В Україні прийняті та діють такі основні законодавчі нормативні документи зі страхування: Закон України «Про страхування», Закон України «Про туризм» і низка інших нормативних документів. Страхування буває обов'язкове або добровільне, групове або індивідуальне і здійснюється на підставі відповідних правил. У правилах страхування викладено порядок укладення, зміни, припинення і термін чинності договору страхування, розглядаються страхові ризики і випадки, а також страхова сума, страховий внесок і страхове забезпечення, права і обов'язки сторін. Укладаючи договір страхування страхувальник (застрахований) одержує відповідний поліс страхування. Види страхування у сфері туризму охоплюють рахування туриста

і його майна, здоров'я (медичне страхування), страхування відповідальності операторів і низку інших видів [1-4].

Специфічними видами страхування є страхування випадок затримання транспорту, поганої погоди і час перебування застрахованих осіб на відпочинку, також попадання або неналежне надання туристичних послуг, зазначених у путівці або ваучері. Законодавство більшості країн світу передбачає обов'язкове страхування цивільної відповідальності водіїв і власників автотранспорту (автотуристів), тому автотурист, перетинаючи кордон, зобов'язаний придбати страховий поліс. У Європейському союзі для автотуристів обов'язкове придбання такої страховки у вигляді «Зеленої карти», яка дозволяє пересуватись дорогами Європи без необхідності страхування цивільної відповідальності при перетині кожного нового кордону, тим самим звільняючи власника транспортного засобу від фінансових проблем у випадку нанесення комусь шкоди. Вартість «Зеленої карти» залежить не тільки від типу транспортного засобу і терміну дії страхування, але й від ситуації на страховому ринку, рівня збитковості та інших статистичних показників.

Організаційні аспекти дослідження стану безпеки в готельно-ресторанному бізнесі та індустрії туризму. Безпека туристичної подорожі.

Відправляючись у подорож, турист зіштовхується з низкою проблем, що при збігові обставин можуть призвести до несприятливих наслідків для його здоров'я і майна, зробити туристичну поїздку неможливою або негативно вплинути на туристичні враження.

Турист постійно перебуває під впливом обставин підвищеної небезпеки в незнайомому довкіллі, яке відмінне від звичайного довкілля його проживання. Він не знає досконало звичаїв, мови, традицій, типових побутових небезпек, не має імунітету до хвороб, поширених у цій місцевості тощо.

У проектуванні туру і туристичних послуг потрібно уважно вивчити усі можливі чинники ризику та їхні джерела, дослідити можливість і ймовірність вияву джерела на небезпечному для людини рівні, схильність людини до впливу джерел небезпеки і передбачити комплекс заходів для захисту здоров'я і життя туриста та його майна.

Чинники ризику у туризмі та готельно-ресторанному бізнесі можна класифікувати як: небезпека травмування; вплив довкілля; пожежонебезпека; біологічні впливи; психофізіологічні навантаження; небезпека випромінювання; хімічні впливи; етап перевезення; підвищена запиленість і загазованість; специфічні чинники ризику; інші чинники.

Список використаних джерел:

1. Герасименко В. Г. Ринки туристичних послуг: стан і тенденції розвитку: монографія / В. Г. Герасименко, С. С. Галасюк, С. Г. Нездоймінов [та ін.]. – Одеса: Астропринт, 2013. – 304 с.

2. Постанова Кабінету Міністрів України від 14 серпня 1996 р. № 959 «Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від

нещасних випадків на транспорті» [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-96-%D0%BF>.

3. Михайлова, Н. В., Карцева, В. В. Особливості страхування відповідальності в туристичному бізнесі / Науковий вісник Миколаївського державного університету імені ВО Сухомлинського. Серія: Економічні науки, 2014, Випуск 2. – С. 57-60.

4. Парубець, О. М., Сугоняко, Д. О. Організаційно-економічні особливості надання транспортних послуг туристам / Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія: Економічні науки, 2012, Випуск 4. – С. 141-147.

Вовк Юрій Ярославович

доцент кафедри транспортних технологій та механіки Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, кандидат технічних наук

Вовк Ірина Петрівна

старший викладач кафедри менеджменту інноваційної діяльності та підприємництва Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, кандидат економічних наук

Матвіїшин Анатолій Йосипович

доцент кафедри транспортних технологій та механіки Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя, кандидат технічних наук

Крайничин Володимир Анатолійович

студент магістратури Тернопільського національного технічного університету імені Івана Пулюя

ШЛЯХИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НЕРЕГУЛЯРНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В СИСТЕМІ ГОТЕЛЬНО-РЕСТОРАННОГО ТА ТУРИСТИЧНОГО БІЗНЕСУ

На сьогоднішній день сфера послуг, зокрема, гостинності та туризму ставить якісно нові вимоги до автотранспортних перевезень, зокрема щодо видів, тривалості, швидкості, умов безпеки, комфорту тощо. В першу чергу це регламентується міжнародними нормами в галузі автомобільних перевезень. Тому постає завдання необхідно проведення наукового аналізу взаємодії автотранспортних підприємств та сфери послуг стосовно видів та форм організації перевезень, удосконалення транспортно-технологічних процесів, взаємовідносин з одного боку готельно-рекреаційних та туристичних, а з іншого – автотранспортних підприємств [1-5].

Туристичні фірми використовують переважно автобуси для відвідування туристами концертів, спортивних та культурних заходів, обслуговування конгресів, ярмарків, виставок, закладів HoReCa (готель - ресторан - кафе / кейтеринг). Фактично це – наймасовіший транспортний засіб для виконання трансфер-перевезень туристів на відрізках маршруту: летовище – готель – летовище, вокзал – готель – вокзал. Можна виділити два способи організації нерегулярних перевезень туристів:

1. Туристична фірма розроблює певний автобусний тур і доручає перевезення транспортній організації, яка організує перевезення за даним маршрутом, виконує технічне обслуговування рейсу.

2. Туристична фірма орендує автобус у транспортній організації (або приватної особи) і сама організує перевезення. Проте у даному випадку така фірма повинна мати ліцензію на здійснення перевезень пасажирів у міжнародному напрямі, необхідні дозволи тощо.

Зокрема, Угода про міжнародні нерегулярні перевезення пасажирів автобусами (Угода INTERBUS), передбачена така класифікація перевезень:

– "Регулярні перевезення" означає перевезення, що передбачають транспортування пасажирів з визначеною частотою й за визначеними маршрутами, завдяки чому пасажирів можуть здійснювати посадку чи висадку на попередньо визначених зупинках. Регулярні перевезення можуть здійснюватися відповідно до зобов'язань дотримуватися попередньо встановлених розкладів і тарифів.

– "Спеціальні регулярні перевезення" означає перевезення, незалежно від того, ким вони організовані, які передбачають перевезення визначених категорій пасажирів. Спеціальні регулярні перевезення охоплюють:

- перевезення робочих між домівкою й роботою;
- перевезення школярів і студентів з і до навчального закладу.

Той факт, що спеціальні регулярні перевезення можуть відрізнятися відповідно до потреб користувачів, не впливає на їхню класифікацію як регулярних перевезень.

– "Маятникові перевезення" означає надання таких послуг, коли шляхом здійснення повторюваних прямих і зворотних поїздок від єдиного місця відправлення до єдиного місця призначення перевозяться попередньо сформовані групи пасажирів. Кожна група, що складається з пасажирів, які здійснили пряму поїздку, перевозиться назад до місця відправлення пізнішим рейсом, що здійснює той самий транспортний оператор. За призначенням автобуси поділяються на міські, приміські, міжміські, місцевого сполучення, туристичні, екскурсійні та шкільні [1].

Згідно з «Порядком визначення класу комфортності автобусів, сфери їхнього використання за видами сполучень та режимами руху», в Україні усі автобуси поділяються за максимальною масою на дві категорії:

- категорія М 2 – автобуси, які призначені для перевезення пасажирів і мають більше ніж 8 місць, не враховуючи місця водія, і максимальну масу не більше ніж 5 тонн;

- категорія М 3 – автобуси, які призначені для перевезення пасажирів і мають більше ніж 8 місць, не враховуючи місця водія, і максимальну масу, що перевищує 5 тонн [2].

За договором між автотранспортним підприємством і туристичною фірмою, перевізник гарантує туристичній фірмі подати справні, обладнані звукопідсилювальними пристроями, чисті автобуси в обумовлене в заявці місце і складає узгоджені з турфірмою графіки їх роботи, пов'язуючи з режимом роботи водіїв; виділяє для роботи на автобусах кваліфікованих водіїв, які пройшли інструктаж; забезпечує за короткий термін і без додаткової оплати заміну автобуса у разі, якщо він вийде з ладу, для продовження подорожі чи екскурсії.

Туристична організація згідно з договором забезпечує порядок серед туристів та екскурсантів під час поїздки, посадки-висадки; узгоджує графік роботи автобусів за кожним маршрутом, вказуючи час і місце проведення екскурсій, пунктів, де будуть зупинки автобуса для відпочинку, харчування туристів. Водіям транспортних засобів туристична фірма зобов'язується надавати місця в готелях для відпочинку, харчування, а також охорону автобуса на стоянках [4].

У міжнародному і внутрішньому туризмі вживаються заходи для забезпечення безпеки туристів на автобусних турах і по забезпеченню стандартів обслуговування. Так, у багатьох країнах введено ліцензування автобусних перевезень туристів і екскурсантів.

Рішенням Європейської транспортної комісії уведена вимога обов'язкового оснащення всіх туристичних автобусів з кількістю місць 9 і більш, включаючи місце водія, спеціальним контрольним приладом – тахографом. Цей аналог "чорного ящика" на літаках – прилад, що контролює роботу автобуса і водія на маршруті, записуючи всю інформацію на тахограф.

Транспортні засоби є джерелом підвищеної небезпеки, тому на кожному виді транспорту діють свої правила перевезення пасажирів й інститут страхування пасажирів та їхнього багажу.

Специфічні чинники ризику в туризмі при перевезеннях зумовлені:

- можливістю виникнення природних і техногенних катастроф у зоні розміщення чи пересування;
- технічним станом об'єктів матеріально-технічної бази;
- складним рельєфом місцевості;
- рівнем професійної підготовки персоналу;
- підготовкою туристів до пересування за маршрутом певного виду і категорії складності;
- інформаційним забезпеченням.

У зв'язку із зростанням частки перевезень пов'язаних із туризмом актуальним є формування шляхів забезпечення безпеки перевезень нерегулярних рейсів в системі готельно-ресторанного та туристичного бізнесу для їх гармонізації з міжнародними нормами та вимогами.

Список використаних джерел:

1. Герасименко В.Г. Ринки туристичних послуг: стан і тенденції розвитку : монографія / В. Г. Герасименко, С. С. Галасюк, С. Г. Нездоймінов [та ін.] – Одеса : Астропринт, 2013. – 304 с.
2. Герасименко В.Г. Організація транспортних подорожей і перевезень туристів : навч. посібник. / В.Г. Герасименко, А.В. Замкова.– Харків : «Бурун Книга» , 2011. – 116 с.
3. Дудник І.М. Транспортна географія: підручник / І.М. Дудник. – К.: НАУ, 2016. – 288 с.
4. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України Про затвердження Порядку визначення класу комфортності автобусів, сфери їхнього використання за видами сполучень та режимами руху від 12.04.2007 № 285. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0499-07>.
5. Семенюк В.І. Особливості туристичних перевезень автомобільним транспортом в умовах сьогодення / В.І. Семенюк // Збірник тез «XVIII Міжнародна науково-практична конференція молодих учених і студентів "Політ. Сучасні проблеми науки", 2018», 2018.

Гіць Іванна Іванівна

старший лаборант кафедри «Транспортні технології» Національного університету «Львівська політехніка»

АНАЛІЗ РОЗПОДІЛУ ДТП НА АВТОШЛЯХАХ ТА У МІСТАХ

Проведені дослідження Всесвітньою організацією охорони здоров'я вказують на те, що щорічно в дорожньо-транспортних пригодах по цілому світу гине 1,25 млн людей і цей показник практично не змінюється з 2007 року [1]. ДТП є головною причиною смертності молодих людей у віці від 15 до 29 років. Майже половина з тих, що гинуть на дорогах – це пішоходи, велосипедисти і мотоциклісти [1].

Згідно з статистичними даними щодо кількості ДТП в Україні можна сказати, що за останні два роки (2017-2018) спостерігається тенденція спаду загальної кількості ДТП, хоча цифри вражають (рис.1) [2,3]. Ця закономірність апроксимована рівнянням $y = -13432x + 159546$ з коефіцієнтом детермінації 0,4511. До прикладу, у 2018 році протягом 9 місяців трапилося 108070 ДТП, 2266 з них з летальними наслідками. У 2016 році цей показник значно вищий і становить відповідно 158776, і 3410 осіб.

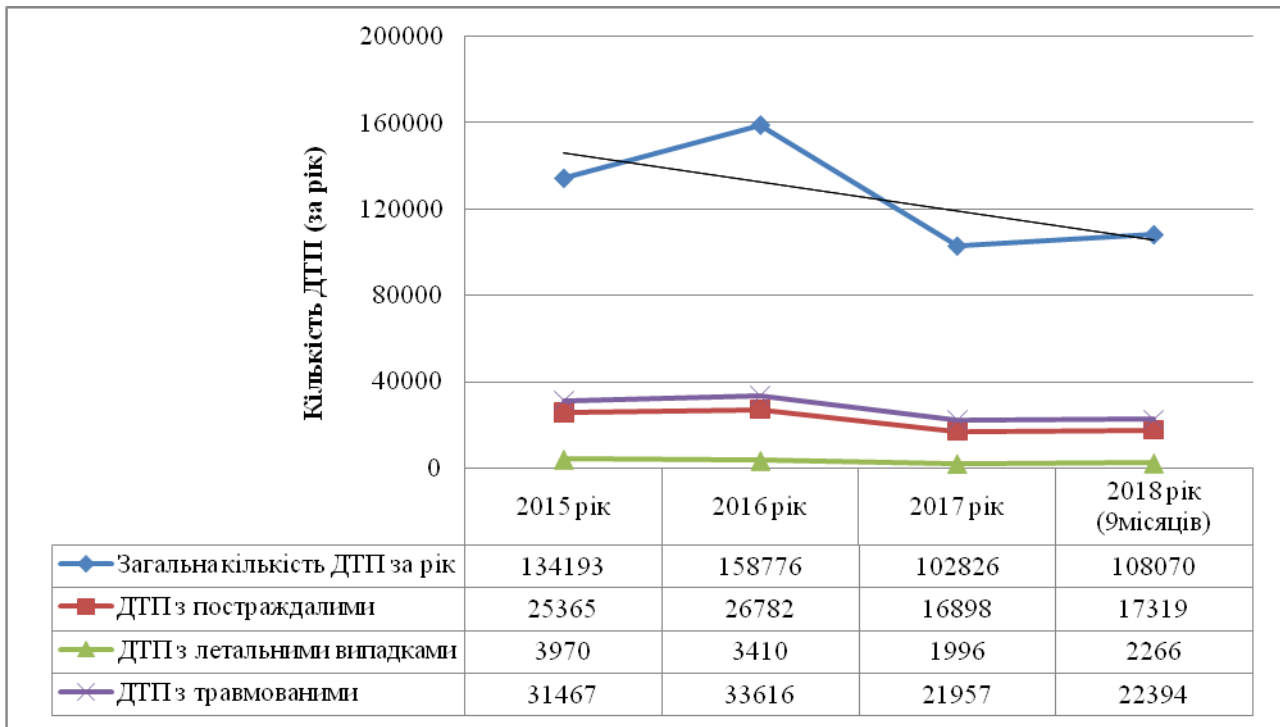


Рис. 1. Загальна кількість ДТП в Україні

Якщо розглядати окремо кожен регіон, то можна сказати, що протягом останніх років за найбільшою кількістю ДТП є Одеська, Харківська, Київська, Львівська та Дніпропетровська області (рис.2) [2,3]. Тут мінімальний показник перевищує 7000 ДТП за рік. Щодо, безпечніших міст, то варто відзначити Кіровоградську область. Кількість ДТП протягом чотирьох років найменша і не перевищує позначки 2000 за рік.

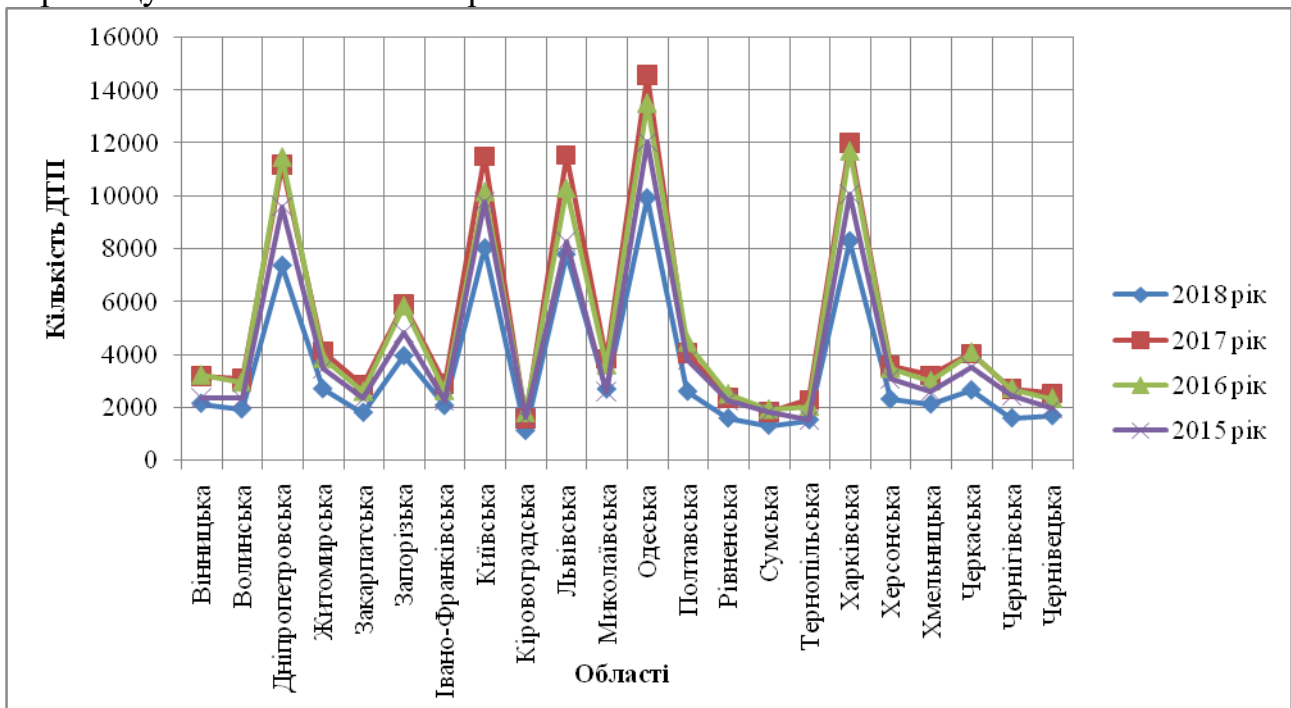


Рис. 2. Розподіл загальної кількості ДТП по областях України

Згідно з статистичними даними, оприлюдненими Патрульною поліцією, ситуація на автошляхах покращується. Кількість ДТП з постраждалими з максимальної кількості у м. Дніпропетровську 2516 подій у 2015 році знизилася до 1427 у 2018 році (рис.3) [2,3]. Тобто це майже у 2 рази менший показник. За 9 місяців 2018 року найнижчий показник ДТП з постраждалими зареєстровано у Кіровоградському регіоні (258).

За офіційною статистикою смертельних ДТП в Україні в п'ять разів більше, ніж у країнах Євросоюзу[4]. Щорічно через ДТП країна втрачає 5 млрд. доларів або 2,5% ВВП [4]. Найбільшу кількість ДТП з летальними випадками за чотири роки було зареєстровано у Київській області - у 2015 році (354), у 2018 цей показник знизився до цифри 171 (рис.4) [2,3]. Найменшу кількість летальних ДТП зафіксовано у Сумській області - 35 ДТП у 2018 році (за 9 місяців).

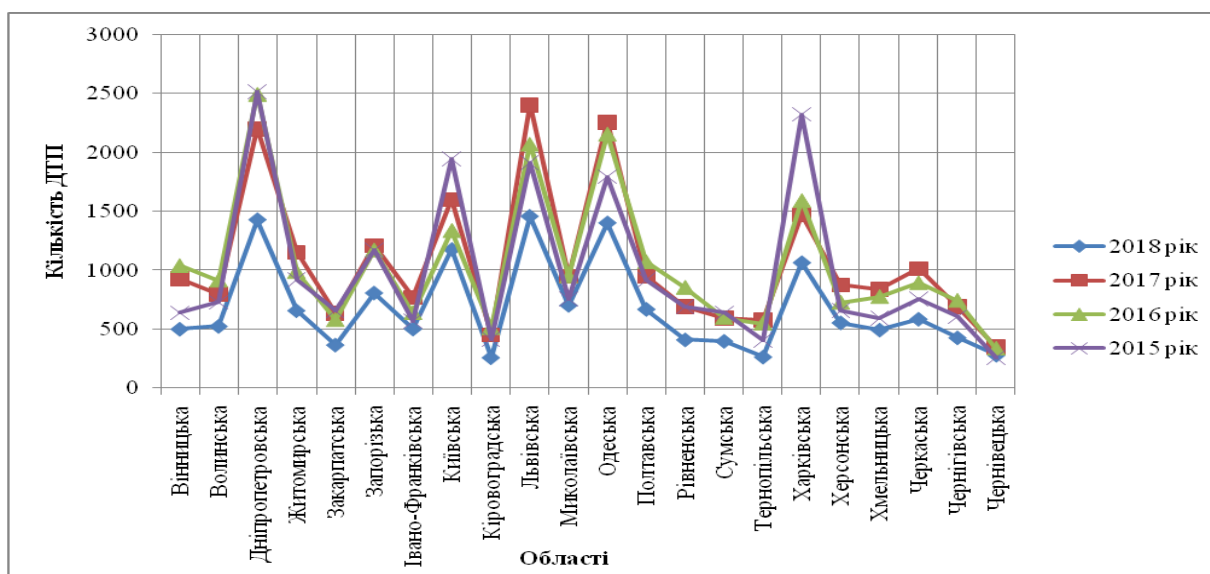


Рис. 3. Розподіл загальної кількості ДТП з постраждалими

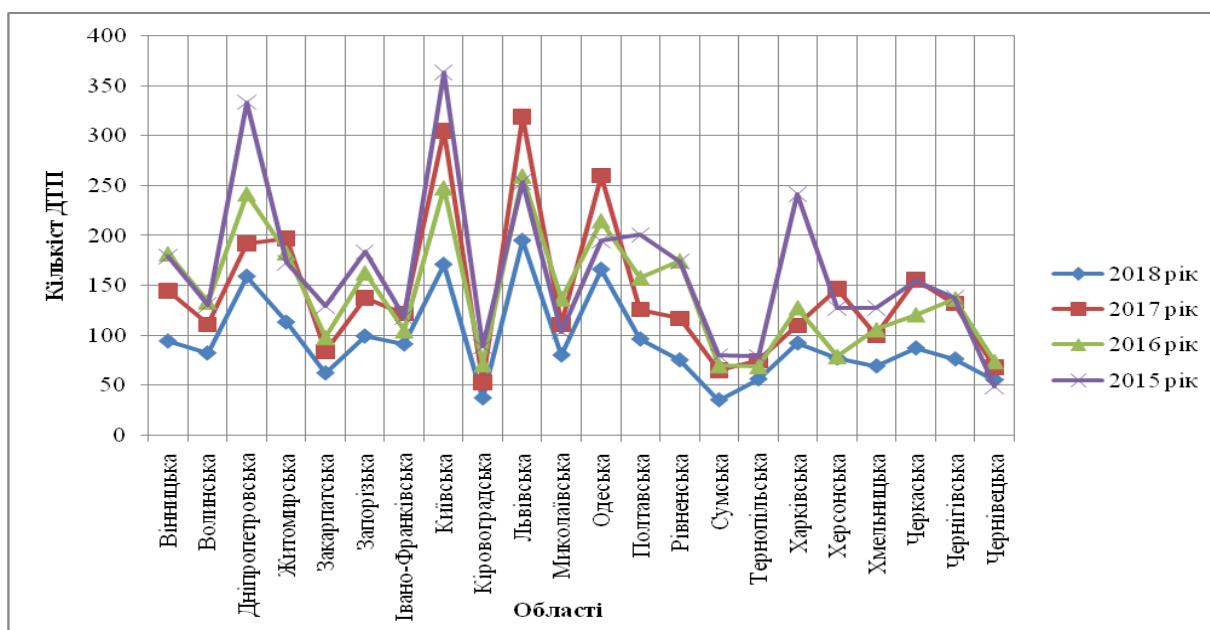


Рис. 4. Розподіл загальної кількості ДТП з летальними наслідками

З рисунків 2-4 видно, що кількість ДТП в усіх областях фактично знижується. Якщо, наприклад, у Львівській області у 2017 році загальна кількість перевищувала 300 ДТП, то у 2018 році за 9 місяців наближається до позначки 200 ДТП.

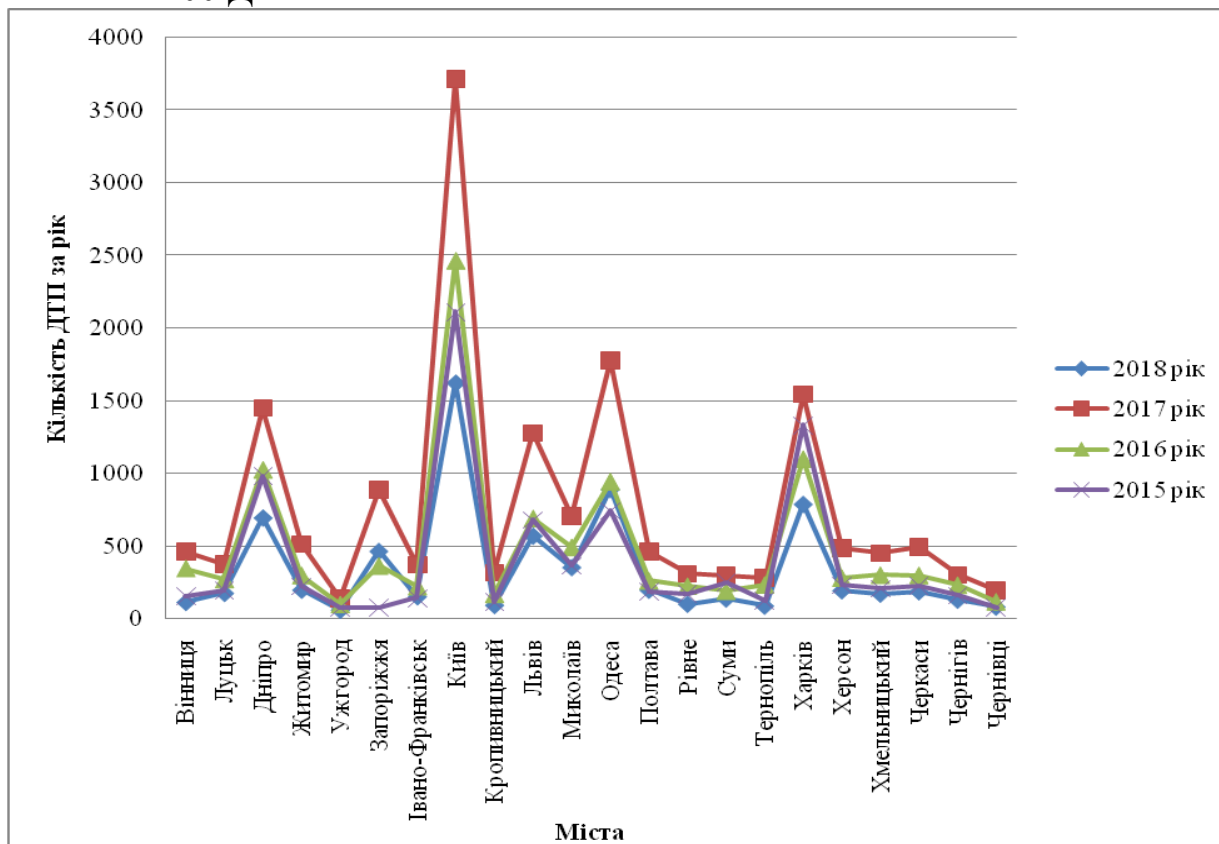


Рис. 5. Загальна кількість ДТП у містах

Аналізом розподілу кількості ДТП у містах встановлено (рис.5), що беззаперечним "лідером" є столиця. Тут у 2017 році кількість їх становила 3716, однак у 2018 році цей показник знизився удвічі (1625 ДТП).

Найбільш поширеними причинами ДТП є порушення правил дорожнього руху - ПДР (перевищення швидкості, недотримання безпечної дистанції руху, порушення правил обгону, паркування тощо), неправильна оцінка дорожньої обстановки, водіння автомобіля у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння. Через недотримання цих елементарних правил поведінки водіїв велика кількість ДТП закінчується травмуванням як учасників руху так і пішоходів, не рідко з летальними наслідками.

Наведений аналіз вказує на потребу постійного моніторингу дотримання усіх вимог як до ПДР так і водіїв, а також до нормативних вимог, щодо облаштування вулиць і доріг та дорожніх покриттів. Потрібно крім цього внести відповідні корективи до законодавчих документів, які регламентують відповідні нормативи та відповідальність учасників дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Козоріз В. Чому бреше статистика ДТП в Україні? [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.autocentre.ua/news/sobytie/chomu-breshe-statistika-dtp-v-ukrayini-45188.html/page/1259>. - Назва з екрану.
2. Статистика аварійності в Україні за 2015 рік, 2016 рік [Електронний ресурс] / Управління безпеки дорожнього руху. - Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>. - Назва з екрану.
3. Статистика ДТП в Україні за 2017 рік; за період з 01.01.2018 по 30.09.2018 [Електронний ресурс] / Департамент патрульної поліції. - Режим доступу: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> - Назва з екрану.
4. Некрасов В. Смерть на дорозі: що приховує офіційна статистика про ДТП в Україні [Електронний ресурс]. Режим доступу: www.epravda.com.ua/publications/2018/09/3/640036/ - Назва з екрану.

Гладчук Дмитро Іванович

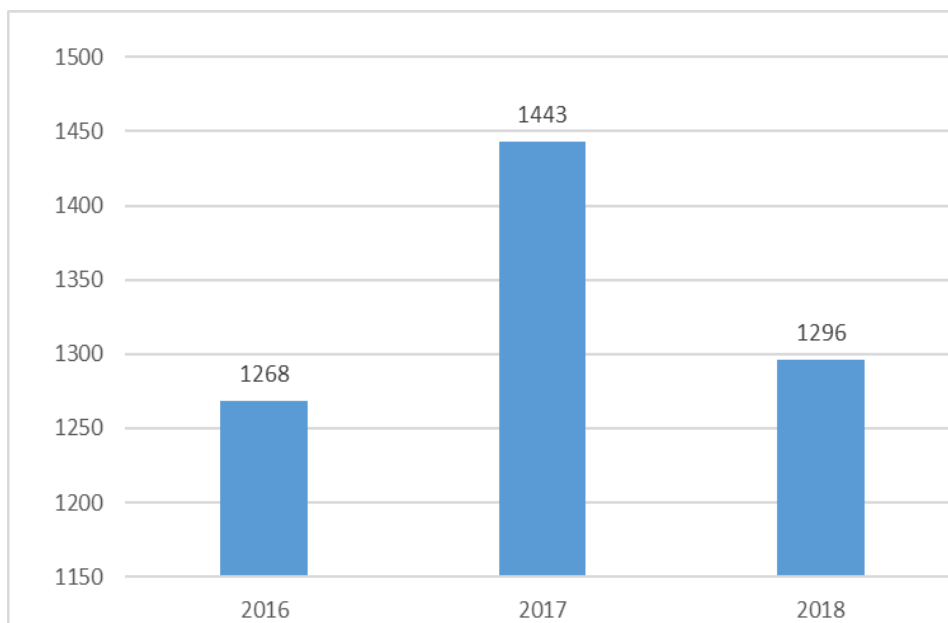
командир полку патрульної поліції в м. Кривий Ріг Управління патрульної поліції в Дніпропетровській області Департаменту патрульної поліції, старший лейтенант поліції

ПРО СТАН ТА ПРИЧИНИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ У М. КРИВИЙ РІГ

За 10 місяців 2018 року на вулично-дорожній мережі м. Кривого Рогу зареєстровано **1296** дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), що на **10,19%** менше ніж за аналогічний період минулого року (*жовтень 2017 року – 1443 ДТП*).

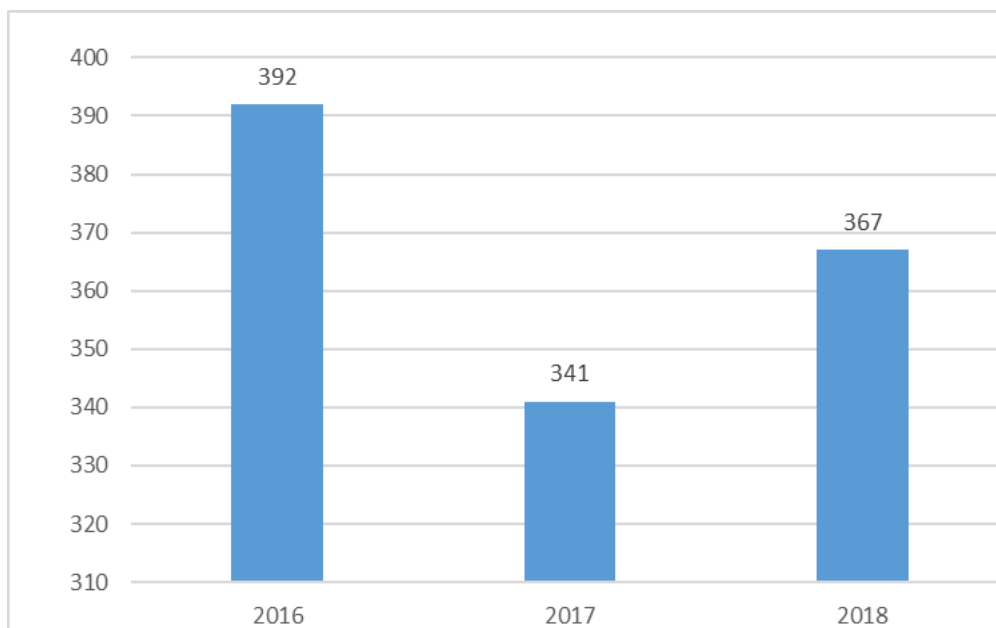
Динаміка дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків

Рік	ДТП	ДТП з потерпілими	Загинуло	Травмовано
2016	1268	392	30	506
2017	1443	341	22	470
2018	1296	367	40	560



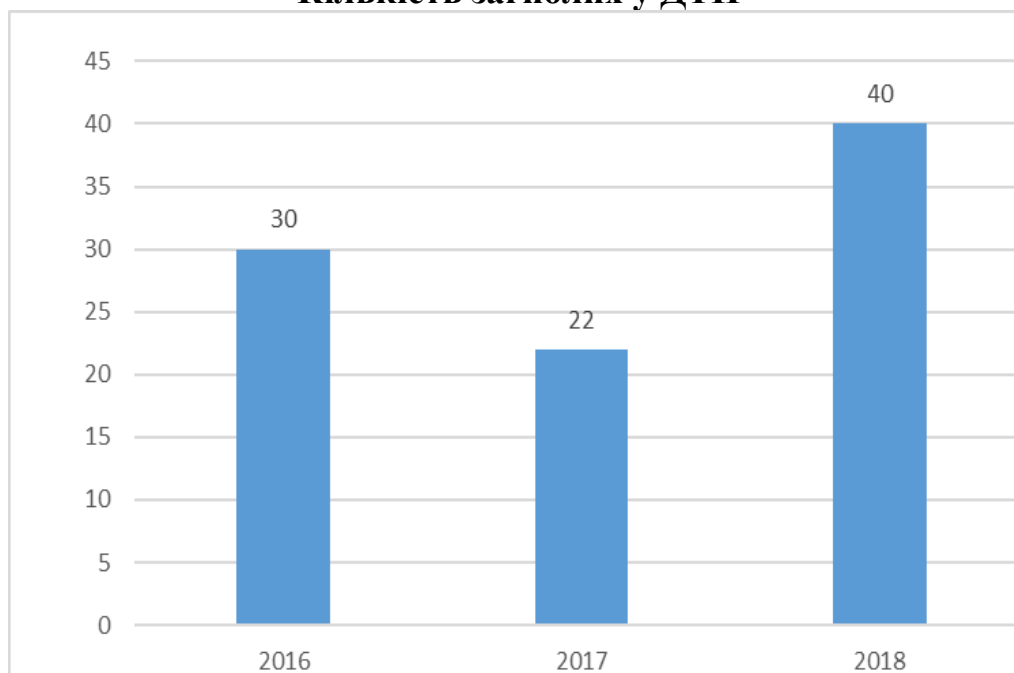
За вказаний період зареєстровано **367** ДТП з постраждалими, що на **7,62%** більше ніж за аналогічний період минулого року (*10 місяців 2017 року – 341 ДТП*).

Кількість ДТП з постраждалими



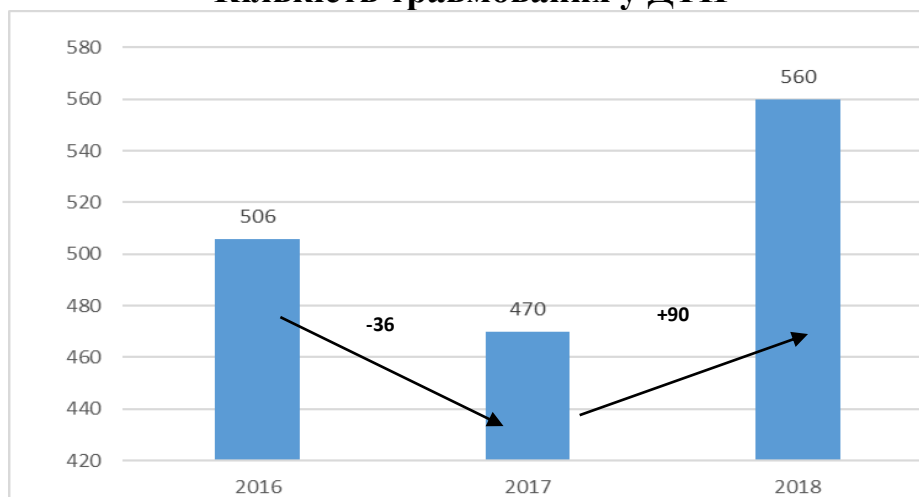
За 10 місяців 2018 року загинуло у ДТП **40** осіб, відхилення складає **81,8%** в порівнянні з аналогічним періодом минулого року (*10 місяців 2017 року – 22 осіб*).

Кількість загиблих у ДТП

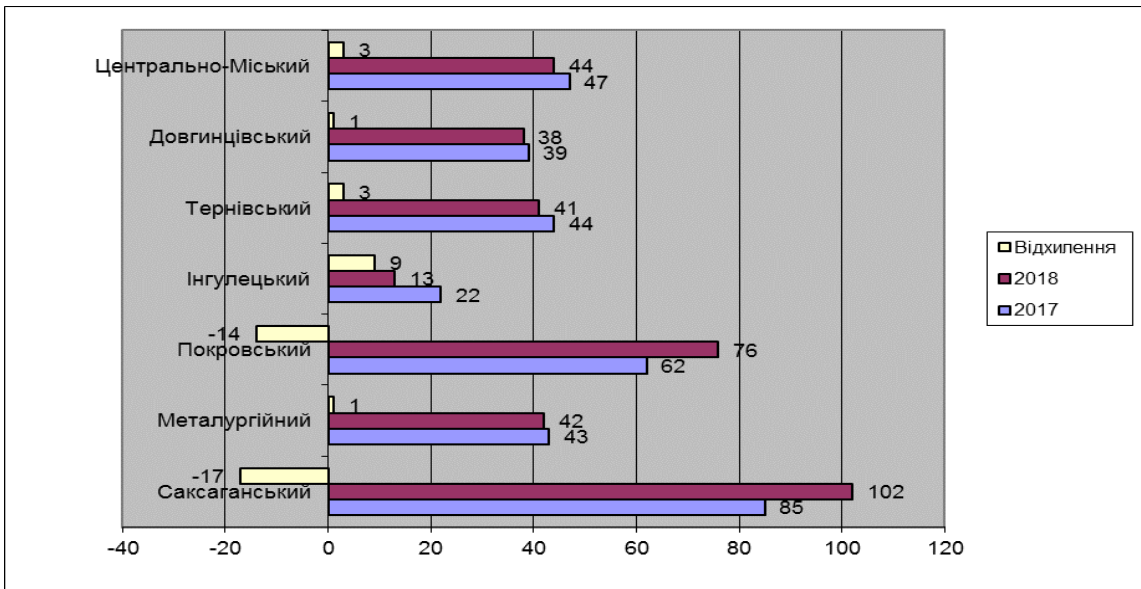


За 10 місяців 2018 року в ДТП травмовано **560** осіб, що на **19,1%** більше ніж за аналогічний період минулого року (10 місяців 2017 року – 470 осіб).

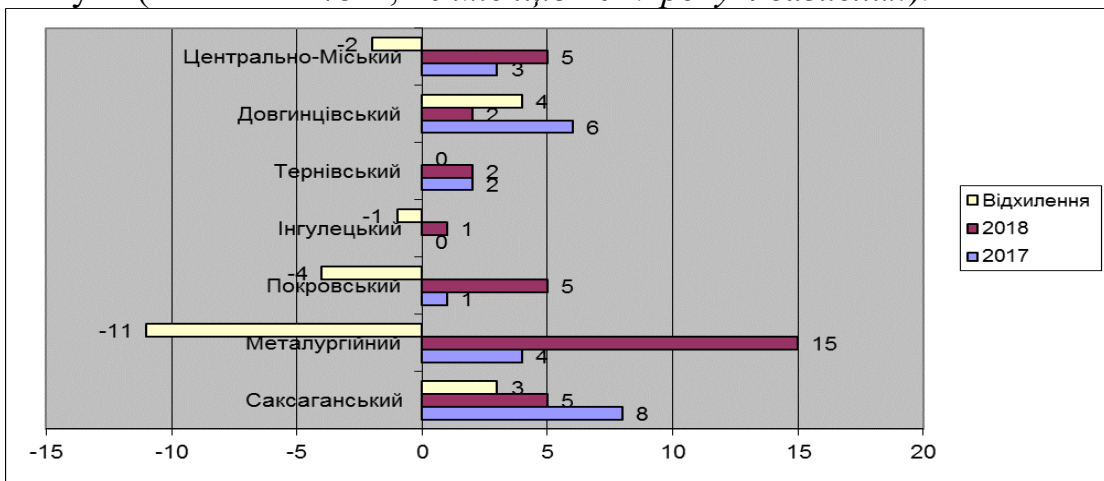
Кількість травмованих у ДТП



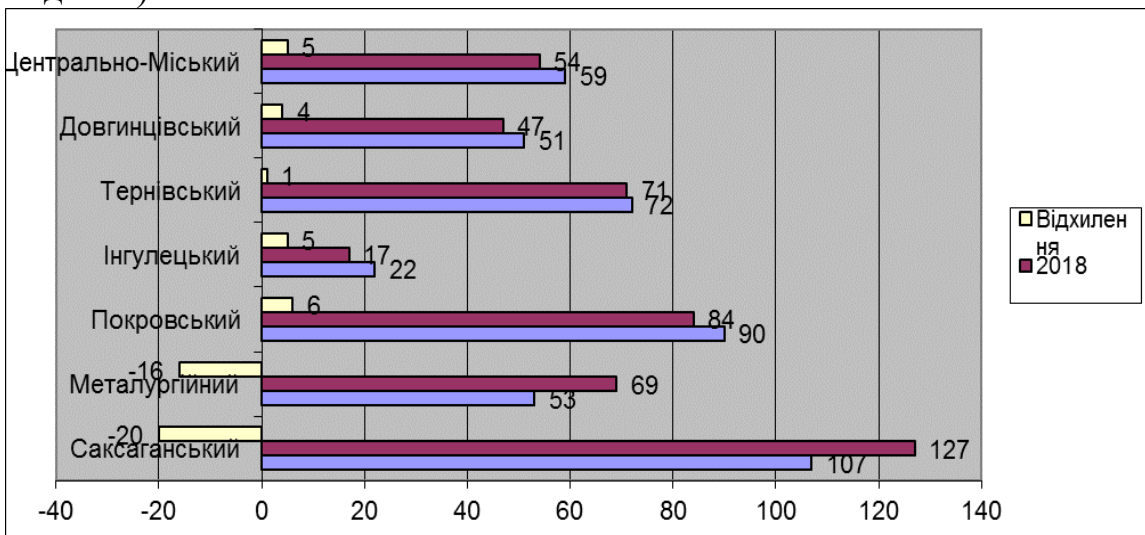
Найбільше зростання загальної кількості ДТП з потерпілими зафіксовано у Покровському 76 ДТП (+14 або +22,6%; 10 місяців 2017 року 62 ДТП) районі міста.



Число загиблих в ДТП за 10 місяців 2018 року у порівнянні з аналогічним періодом минулого року збільшилось на території Металургійного району - 15 осіб загинуло (+11 або +275%; 10 місяців 2017 року 4 загиблих).



В Саксаганському районі зафіксовано найбільше зростання кількості травмованих – 127 особи постраждало (+20 або 18,7%; 10 місяців 2017 року 107 постраждалих).

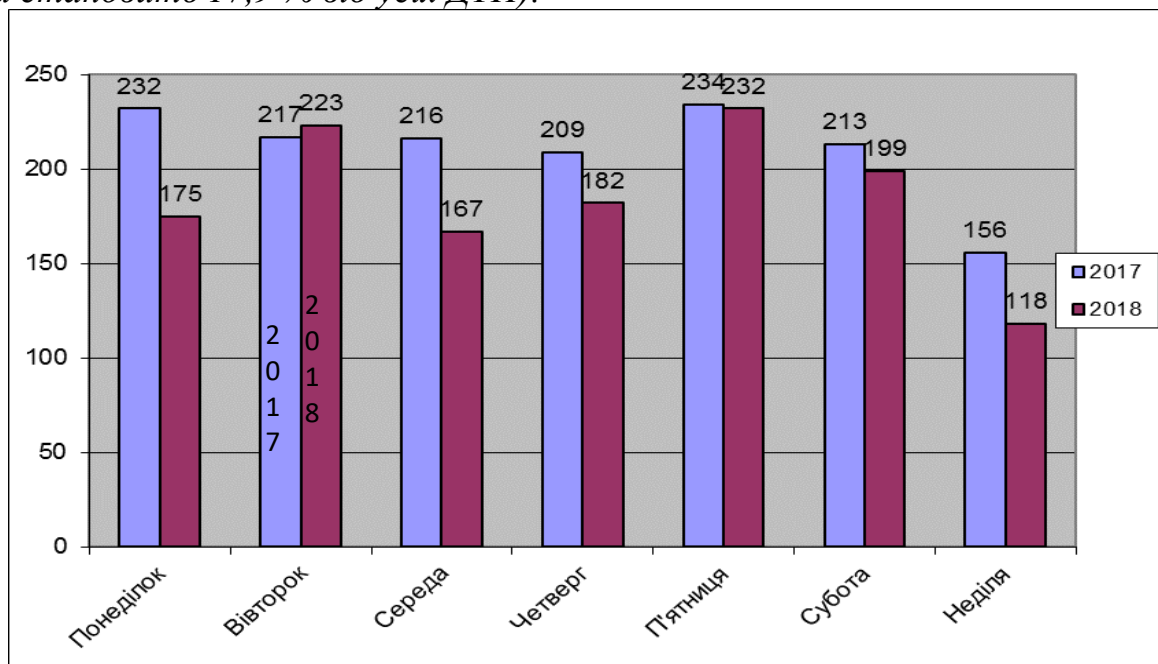


Згідно статистичних даних підсистеми «ДТП» Інформаційно-телекомунікаційної системи Інформаційного порталу Національної поліції України протягом 10 місяців 2018 найбільше людей померло в результаті ДТП:

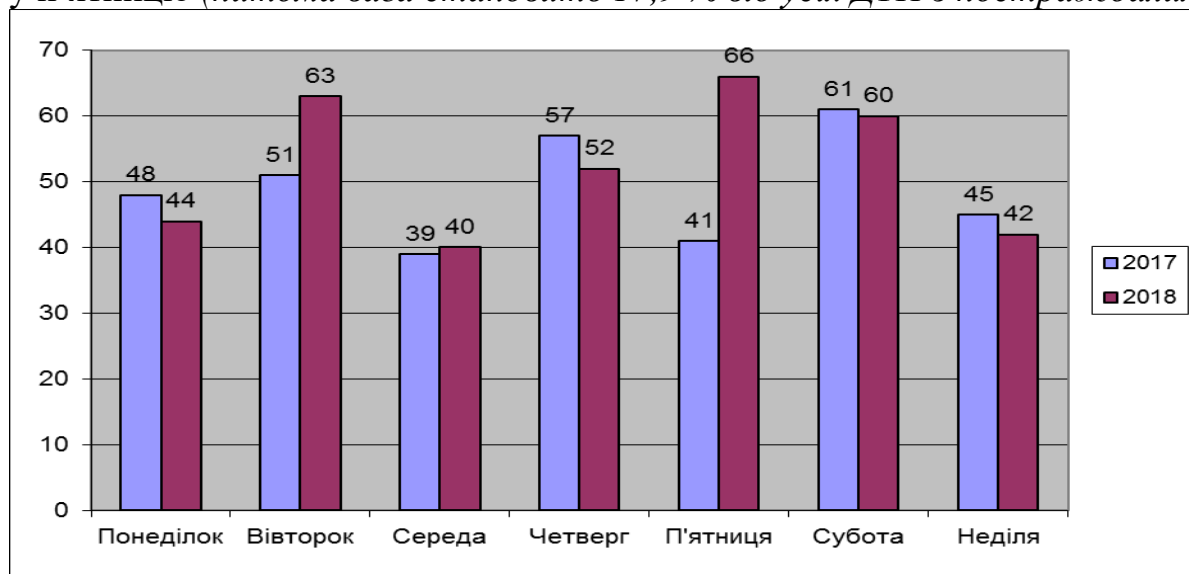
- на місці ДТП – 50 % від загальної кількості загиблих (або 20 осіб);
- у лікарні протягом 30 діб – 42,5% від загальної кількості загиблих (або 17 осіб);
- по дорозі в лікарню – 7,5 % від загальної кількості загиблих (або 3 особи).

Розподіл дорожньо-транспортних пригод за днями тижня та годинами доби

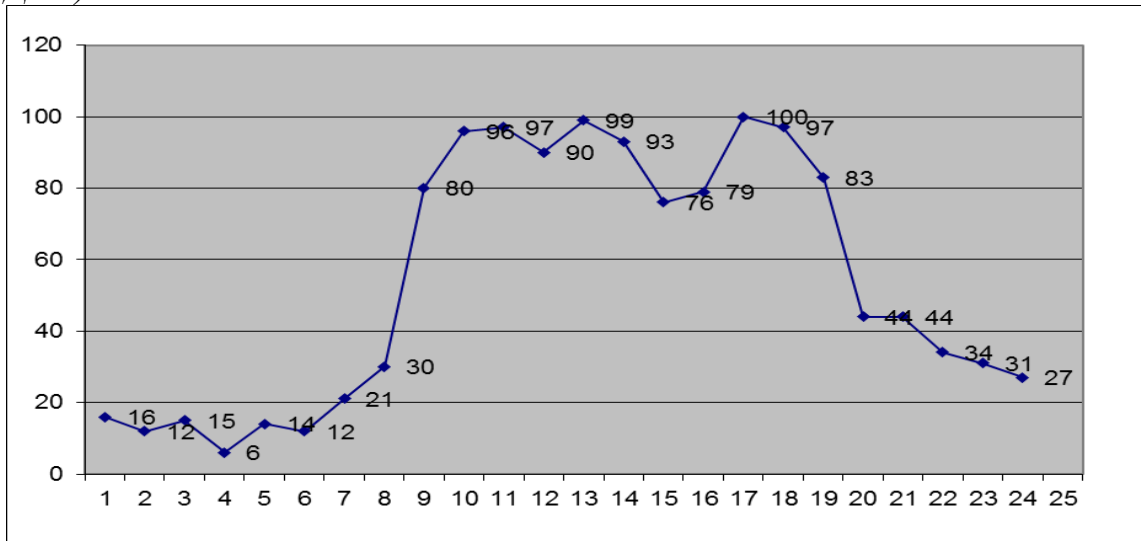
За жовтень 2018 року найбільше ДТП зареєстровано у п'ятницю (*питома вага становить 17,9 % від усіх ДТП*).



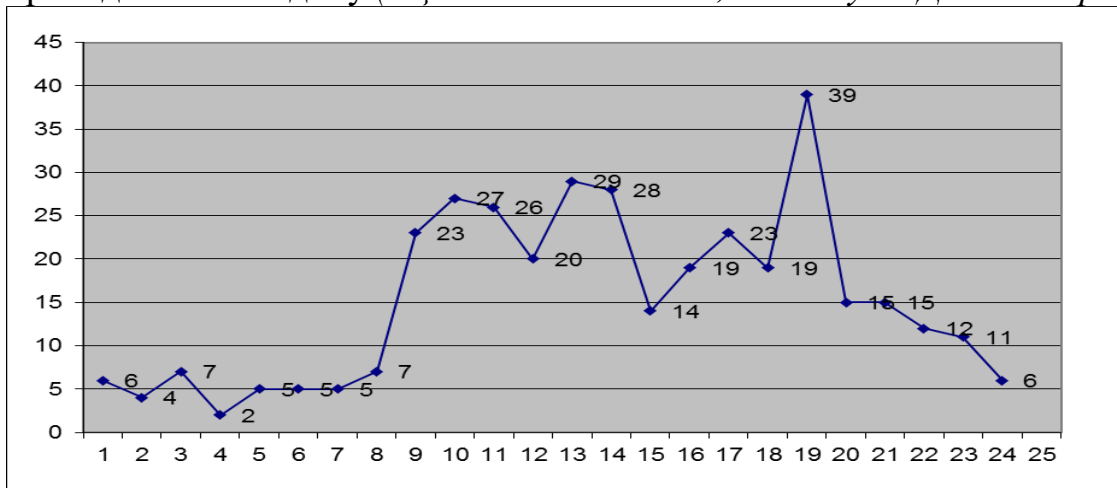
Найбільше автопригод з постраждалими за вказаний період зареєстровано у п'ятницю (*питома вага становить 17,9 % від усіх ДТП з постраждалими*).



Аналізуючи кількість ДТП за часом скоєння, слід відмітити пік аварійності, що припадає на **16** годину (в цей час було скоєно 7,72 % від усіх ДТП).



Найбільша кількість дорожньо-транспортних пригод з постраждалими припадає на **18** годину (в цей час сталося 10,6 % від усіх ДТП постраждалими).



Розподіл дорожньо-транспортних пригод за видами та причинами

Поширеними видами автопригод залишається зіткнення (39%), наїзд на пішохода (35%), наїзд на перешкоду (13%), що загалом складає 87% від усіх дорожньо-транспортних пригод.

Найбільше люди гинуть при наступних видах автопригод:

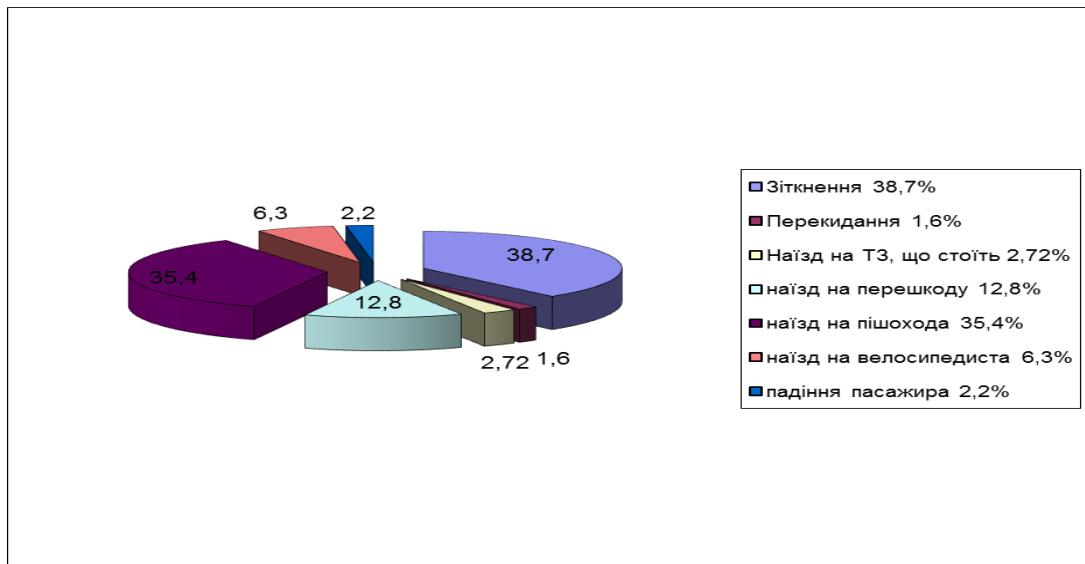
- наїзд на пішохода (27,5%);
- зіткнення (52,5%);
- наїзд на перешкоду (12,5%)
- падіння пасажира (2,5%)
- наїзд на велосипедиста (5%)

Відносно травматизму найбільш значущими є:

- зіткнення (49,8%);
- наїзд на пішохода (24,3%);
- наїзд на перешкоду (13,9%).

Вид ДТП	Скоєно	Загинуло	Травмовано
Зіткнення	142	21	279
Перекидання	6	0	12
Наїзд на ТЗ	10	0	23
Наїзд на перешкоду	47	5	78
Наїзд на пішохода	130	11	136
Наїзд на велосипедиста	23	2	23
Падіння пасажирів	8	1	8
Падіння вантажів	1	0	1
РАЗОМ	367	40	560

Розподіл ДТП за видами

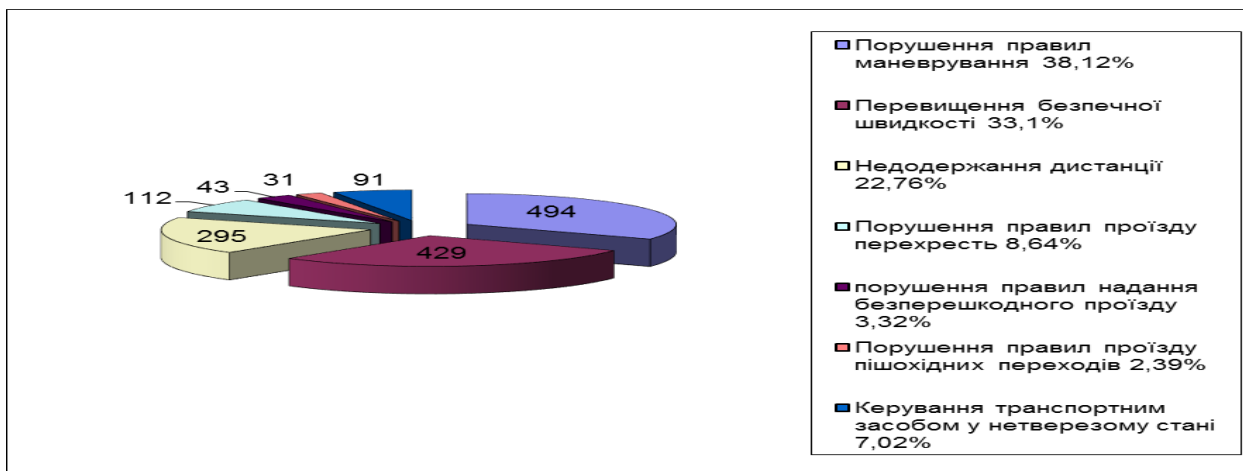


Розподіл ДТП за причинами

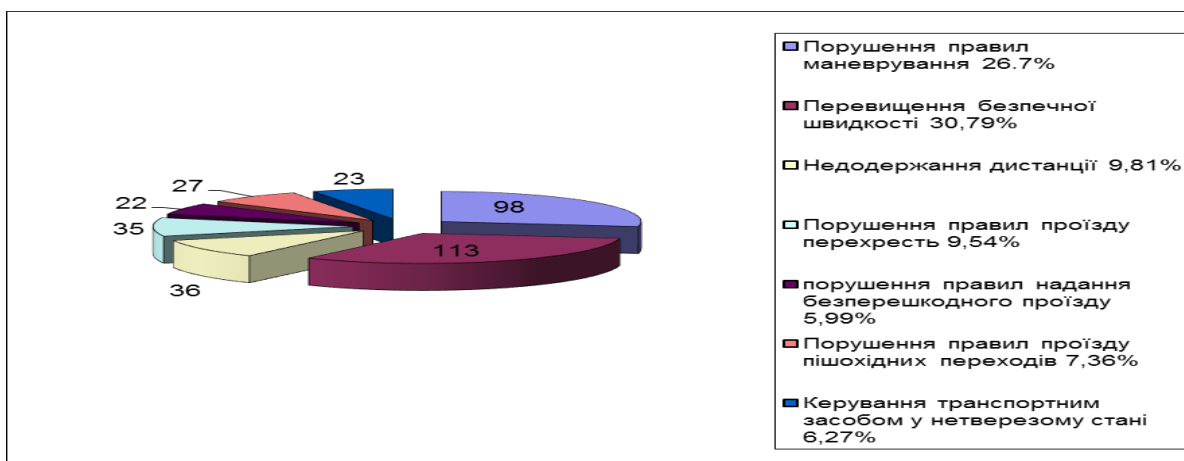
№	Причини	Загальна кількість ДТП	ДТП з постраждалими		
			Усього ДТП	Загино осіб	Травмовано осіб
1	Порушення правил маневрування	494	98	2	137
2	Перевищення безпечної швидкості	429	113	12	181
3	Недодержання дистанції	295	36	2	62
4	Порушення правил проїзду перехресть	112	35	14	69
5	Керування транспортним засобом у нетверезому стані	91	23	0	43
6	Порушення правил надання безперешкодного проїзду	43	22	13	56

7	Невиконання вимог сигналів регулювання	29	14	0	22
8	Виїзд на смугу зустрічного руху	31	18	5	50
9	Перехід у невстановленому місці	36	34	2	33
10	Порушення правил проїзду пішохідних переходів	31	27	0	28

Основними причинами автопригод, які були скоєні протягом звітного періоду, є порушення правил маневрування 494 автопригод (38,1%) від усіх ДТП, а також перевищення безпечної швидкості 429 пригод (33,1%) недодержання дистанції – 295 пригод (22,8%).



Причинами автопригод з постраждалими, які були скоєні протягом звітного періоду, є порушення правил маневрування 98 пригод (26,7%), перевищення безпечної швидкості 113 пригод (30,79%) від усіх ДТП із постраждалими.



Розподіл дорожньо-транспортних пригод по території обслуговування ГУНП та ДПП

Як свідчить аналіз аварійності 62% ДТП трапляється на території обслуговування Управління Департаменту патрульної поліції (далі – ДПП). Інші 38% на території обслуговування ГУНП. При цьому за 10 місяців кількість учасників дорожнього руху, що гинуть на території обслуговування *ГУНП* загинуло 48% та на території *УПП* загинуло 52%.



Дорожньо-транспортні пригоди з причин керування транспортним засобом у нетверезому стані

За 10 місяців 2018 року на території м. Кривого Рогу зареєстровано **91** ДТП саме через перебування водія у нетверезому стані. При цьому **23** з таких ДТП з постраждалими, в яких **0** осіб загинуло та **43** було травмовано.

Відповідно до ІТС ІІІІ працівниками полка патрульної поліції в м. Кривий Ріг в Дніпропетровській обл. ДПП за 10 місяців 2018 року складено **1894** протокол про адміністративне правопорушення за статтею 130 КУпАП (керування транспортним засобом особами, які перебувають у стані сп'яніння).

Дорожньо-транспортні пригоди за участю дітей

За 10 місяців 2018 року відповідно до ІТС ІІІІ на території м. Кривий Ріг зареєстровано **69** ДТП за участю дітей, з них – **62** ДТП з постраждалими, в яких загинуло **1** та травмовано **71** особи (10 місяців 2017 року: 62-50-1-53).

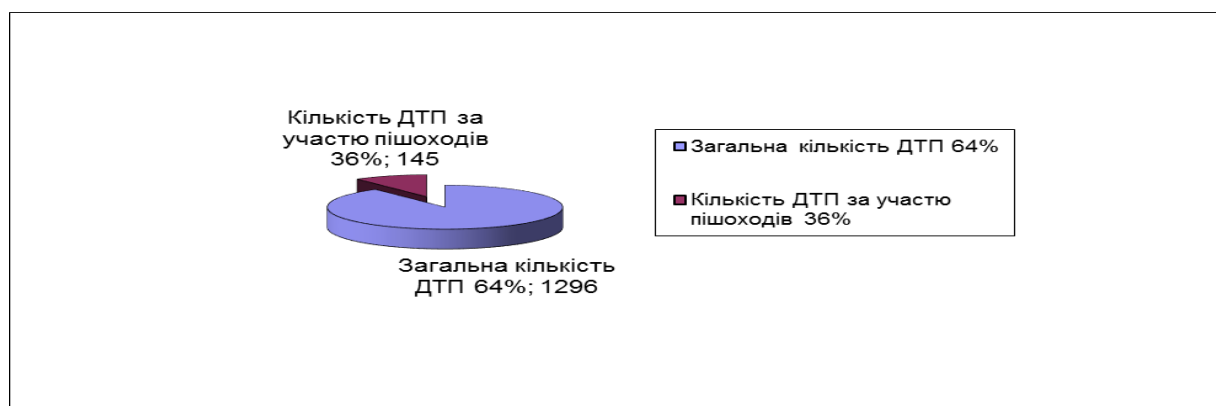
За вказаний період спостерігається збільшення кількості ДТП за участю дітей на 11,29% (з 62 до 69), в тому числі з потерпілими за участю дітей на 24% (з 50 до 62) в порівнянні за аналогічний період минулого року.

Також спостерігається збільшення кількості травмованих неповнолітніх на 33,9% (з 53 до 71).

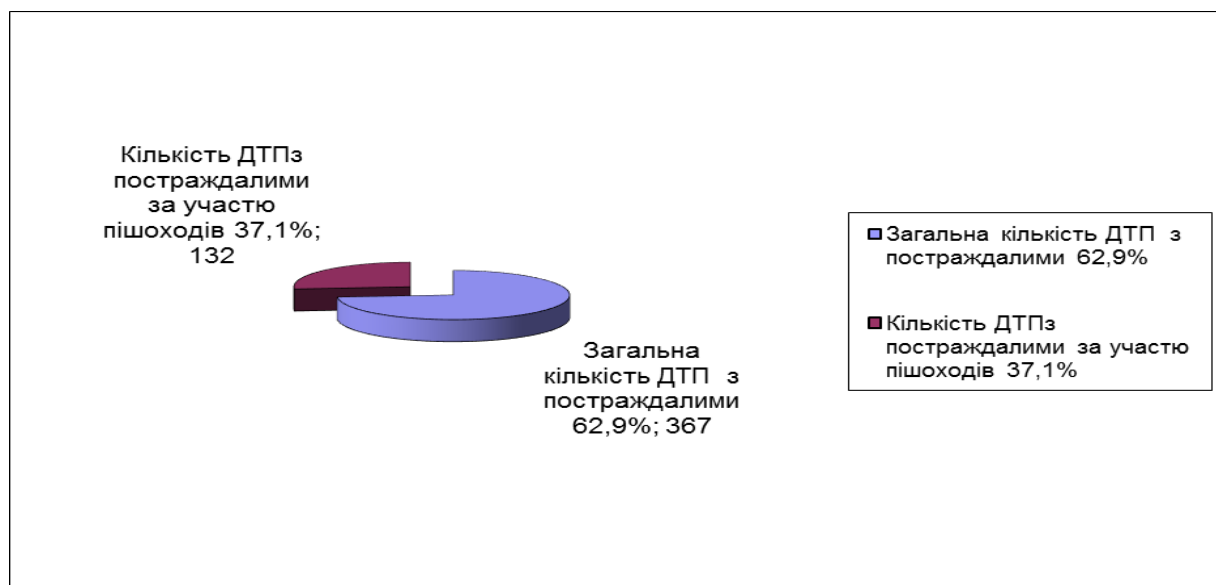
Дорожньо-транспортні пригоди за участю пішоходів

Як свідчить аналіз однією з найбільших за кількістю ДТП з постраждалими є ДТП за участю пішоходів де травмується значна кількість осіб.

За звітний період 2018 року відповідно до Інформаційно-телекомунікаційної системи Інформаційного порталу Національної поліції України(далі – ІТС ІПНП) на території м. Кривого Рогу зареєстровано **145** ДТП за участю пішоходів, що становить **11,3%** від загальної кількості ДТП з потерпілими (загальна кількість ДТП – 1296).



За згаданий період **132** ДТП з постраждалими сталося за участю пішоходів, що становить **36%** від загальної кількості ДТП з постраждалими (загальна кількість ДТП з постраждалими – 367), в яких загинуло 10 та травмовано 122 осіб (10 місяців 2017 року 112-18-94).



Також слід відмітити, що за вказаний період 99 ДТП з постраждалими за участю пішоходів сталося внаслідок порушення водіями ПДР, а 33 ДТП - внаслідок порушення ПДР пішоходами.

ДТП з постраждалими, які сталися унаслідок порушення водіями автобусів правил дорожнього руху

За 10 місяців 2018 року спостерігається зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод з вини водіїв автобусів у порівнянні з 2017 роком на 25,2% (з 135 до 101).

Також спостерігається зменшення кількості травмованих учасників дорожнього руху на 5,6% (з 89 до 84) та збільшення кількості загиблих на 450% (з 2 до 11 осіб).

Профілактичні заходи, які необхідно провести у 2018 році з профілактики дорожньо-транспортного травматизму

Проведений аналіз свідчить, що робота ГУНП та полку патрульної поліції в м. Кривий Ріг Управління патрульної поліції в Дніпропетровській області Департаменту патрульної поліції з профілактики та попередження дорожньо-транспортних пригод, зменшення кількості загиблих учасників дорожнього руху є такою, що не в повній мірі відповідає вимогам керівництва Національної поліції України.

Пропонуємо з метою запобігання загибелі та травмування людей на вулично-шляховій мережі м. Кривого Рогу:

1) для посилення інформаційного впливу на свідомість учасників дорожнього руху, в ЗМІ постійно висвітлювати інформацію щодо необхідності дотримання громадянами правил дорожнього руху та ведення шоккової профілактики із місць скоєння ДТП;

2) за результатами проведеного аналізу організувати та провести наради щодо профілактики аварійності. З урахуванням специфіки районів міста розробити плани забезпечення безпеки дорожнього руху.

3) проводити семінари (виступи) щодо безпеки дорожнього руху в загальноосвітніх школах, ліцеях та дошкільних закладах;

4) під час проведення цільових інструктажів з особовим складом звертати увагу на документування таких порушень учасниками дорожнього руху як керування транспортним засобом у нетверезому стані, порушення правил проїзду перехресть, проїзд на заборонений сигнал світлофора, порушення правил проїзду пішохідних переходів, порушення ПДР пішоходами;

5) постійно здійснювати моніторинг аварійно-небезпечних ділянок та місць концентрації ДТП;

6) у разі виявлення недоліків в організації дорожнього руху на небезпечних ділянках вулиць та автомобільних доріг невідкладно надавати пропозиції до органів місцевого самоврядування щодо їх усунення.

Горбань Руслан Сергійович

студент Університету митної справи та фінансів, м. Дніпро

Доненко Валерій Вікторович

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

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Відповідно до цілей, визначених Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року є покращення умов руху транспортних засобів та інших учасників дорожнього руху на вулично-дорожній мережі, зменшення кількості місць концентрації дорожньо-транспортних пригод підвищення ефективності системи підготовки водіїв транспортних засобів та інших учасників дорожнього руху [1]. Станом на 01.08.2018 р. сталося більше 90 тисяч випадків ДТП, з яких 14 тисяч випадків з постраждалими [2]. Виконання передбачених цілей повному обсязі дасть змогу наблизити національні показники безпеки дорожнього руху до середньоєвропейського рівня.

Однією з причин є застаріле законодавство, Кодекс України про адміністративні правопорушення (далі – Кодекс), який було прийнято ще в 1984, не розрахований на динамічні зміни законодавства. Незважаючи на велику кількість змін, дієвість механізмів притягнення до відповідальності на рівні Кодексу залишається – проблематичним.

Так, Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 14.07.2015 року відбулися кардинальні зміни в законодавстві, але проблеми залишаються і досі.

Цим Законом, серед іншого, запроваджено систему фото-фіксації порушень правил дорожнього руху в Україні, визначено принципи функціонування такої системи, регламентовано порядок притягнення до відповідальності осіб, що вчинили правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі.

Не звертаючи увагу на можливість визнання положень, що стосуються фото-фіксації порушень правил дорожнього руху неконституційними на підставі Рішення Конституційного Суду України 22 грудня 2010 року № 23-рп/2010 у справі № 1-34/2010 (про адміністративну відповідальність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху), оскільки чинні положення Кодексу України про адміністративні правопорушення містять ті самі концептуальні колізії, що були відмінені вказаним рішенням суду. Законодавець доповнює Кодекс статтею 14-2 з назвою «Відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі». В статті передбачена відповідальність за

правопорушення, які були виявлені за допомогою засобів автоматичної фіксації.

За допомогою системи фіксуються такі правопорушення:

- перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів;
- проїзд на заборонний сигнал світлофора;
- порушення правил зупинки і стоянки;
- порушення правил руху і зупинки на смузі для маршрутних транспортних засобів;
- порушення встановленої для транспортних засобів заборони виїзду на смугу зустрічного руху;
- порушення правил руху через залізничний переїзд;
- порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками [3].

Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів» від 27.09.2018 цей перелік було розширено. Так цей перелік доповнили:

порушення правил зупинки, стоянки;
паркування транспортних засобів [4].

Такий широкий перелік дасть змогу зробити автоматичну фото- та відеофіксація порушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху більш об'єктивною при притягненні до адміністративної відповідальності за порушення правил, норм і стандартів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Ґрунтується це на позитивному досвіді впровадження подібних систем в багатьох країнах світу, зокрема в Австрії, Великій Британії, Італії, Нідерландах, Німеччині, Франції, Швеції, Швейцарії, і спрямоване на покращення рівня безпеки дорожнього руху та зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму зі смертельними та іншими тяжкими наслідками. Завдяки автоматизації процесу фіксації порушення можуть бути скорочені вдвічі.

У зв'язку з цим існує нагальна необхідність у термінових змінах, які усунуть зазначені суперечності та неузгодженості. Система забезпечить постійний контроль над учасниками дорожнього руху. А враховуючи, що перелік правопорушень, які можуть фіксуватися системою, розширено, то законодавець передбачає позитивні наслідки. Насамперед зменшиться кількість дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками, кількість загиблих та травмованих внаслідок дорожньо-транспортних пригод, знизиться ступінь тяжкості дорожньо-транспортних пригод та їх негативні наслідки. І допоможе підвищити рівень дотримання правил дорожнього руху його учасниками. А результати таких змін, їх доцільності та дієвості покаже практика застосування.

Список використаних джерел:

1. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року. Розпорядження КМУ. від 14 червня 2017 р. № 481-р. *Офіційний вісник України*. 2017 № 12.

2. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2018 по 31.07.2018. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>

3. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Закон України. від 14 липня 2015 року № 596-VIII *Відомості Верховної Ради*. 2015, № 39, ст. 372.

4. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів. Закон України від 27.09.2018 *Відомості Верховної Ради*. 2018, № 79, ст.72.

Дідик Наталія Іванівна

доцент кафедри адміністративного права та адміністративного процесу Львівського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент

Сивак Юлія Михайлівна

курсант 4-го курсу факультету №1 Львівського державного університету внутрішніх справ

ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

У зв'язку з формуванням в Україні основ правової держави роль і значення правового регулювання суспільних відносин набуває особливої актуальності. Адже головною ознакою моделі держави, що характеризується як правова, виступає саме ознака високої правової урегульованості суспільних відносин. Регулюючий вплив права на суспільні відносини полягає у тому, що воно у своїх нормах, насамперед нормах права, конструює модель різних суб'єктів цих відносин.

Використання правового механізму є тим засобом упорядкування взаємодії різнорідних елементів суспільної системи, підпорядкування їхній дії єдиної волі, завдяки чому стає можливим досягнення суспільної мети. У нашому випадку – це підвищення рівня безпеки дорожнього руху. Враховуючи те, що поняття механізму правового регулювання - одне з центральних у правовій науці. Під ним, на думку С.С. Алексеева, розуміється “взята у єдності система правових засобів (юридичних норм, правовідносин, актів реалізації норм права), за допомогою яких здійснюється результативний правовий вплив на відносини суспільства” [1, с. 56].

Головне місце в механізмі правового регулювання дорожнього руху займають Закони та підзаконні акти України. Причому їх значення в розбудові правової держави має постійно зростати, оскільки верховенство закону є невід'ємною ознакою правової держави. Закони регулюють найважливіші

питання державного та суспільного життя, їх норми складають серцевину, фундамент формування і розвитку інших правових норм [2, с. 55-57].

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 [3, с. 70]. Наприклад, правове регулювання дорожнього руху здійснюється значною кількістю нормативних актів Президента України, Кабінету Міністрів України та відомчих нормативних актів Міністерств.

Проте, одним з принципів недоліків правового регулювання суспільних відносин у сфері дорожнього руху залишається все ж таки те, що вони регулюються великою кількістю актів різного рівня, які не мають чіткого взаємозв'язку між собою і часто містять протиріччя. У зв'язку з цим, недосконалість правового регулювання, варто вважати одним з основних факторів, що обумовлюють низьку ефективність забезпечення безпеки дорожнього руху.

Але, на сьогоднішній день в Україні, на жаль, немає єдиної державної концепції, що стосується питання правового регулювання суспільних відносин в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. У цьому зв'язку актуальними є питання про те, за допомогою яких методів потрібно здійснювати правове регулювання дорожнього руху, наскільки глибоко повинно бути правове втручання держави в цю сферу й окремі її частини, на яких принципах повинні будуватися взаємовідносини держави і водія, значення суспільної думки для правотворчості в області дорожнього руху.

Розглядаючи питання про правове регулювання дорожнього руху, варто виходити з того, що реалізація прав громадян в цій області пов'язана з ризиком для життя, оскільки транспортні засоби – це не тільки людське благо, але і джерело підвищеної небезпеки для людини. Це обумовило особливий порядок реалізації права на керування транспортним засобом. Враховуючи те, що споконвічно дороги були об'єктами загального користування і, навіть знаходячись у руках приватних власників, завжди перебувають у загальному користуванні. Суспільна важливість доріг – це той критерій, на підставі якого здійснюється правове регулювання державою дорожнього руху. І цей критерій ніколи не втратить своєї значущості для держави, тому що дорогами будуть користуватися завжди. Крім того, користування дорогами й участь у дорожньому русі відбувається щодня і багаторазово. У цьому випадку право стає невід'ємною і повсякденною частиною життя людини.

Присутність правового аспекту безпеки дорожнього руху і необхідність врахування його характерних рис обумовлює потребу щодо уточнення поняття безпеки дорожнього руху, а саме, - його зміст полягає не тільки у забезпеченні захисту життя, прав і свобод, але й інтересу щодо потреби у переміщенні та правового врегулювання безпечного дорожнього руху. Така точка зору обумовлена наступним. З одного боку, державні органи у межах повноважень, встановлених чинним законодавством, мають реалізовувати норми Конституції України щодо захисту інтересів громадян, забезпечення безпеки. Сутність

безпеки полягає у захисті учасників дорожнього руху від посягань та порушень встановлених правил поведінки. З другого боку, реалізація конституційних положень щодо захисту інтересів громадян передбачає упорядкування діяльності учасників дорожнього руху [4, с. 68-69].

Під безпекою дорожнього руху слід розуміти - стан процесу, що відображає ступінь захищеності його учасників і держави від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків, а також захищеність інтересів учасників дорожнього руху щодо реалізації потреб у переміщенні [5, с. 18].

Безпека в сфері дорожнього руху забезпечується діяльністю, спрямованою на попередження й усунення причин виникнення дорожньо-транспортних подій, тобто подій, що виникали в процесі руху транспортного засобу на дорозі або вулиці і з його участю, при яких загинули або поранені люди, ушкоджені транспортні засоби, спорудження, вантажі, або заподіяний інший матеріальний збиток.

Можна зробити висновок, що забезпечення безпеки дорожнього руху має більш широке коло суспільних відносин, що зв'язані з забезпеченням безпеки її об'єктів. Існують об'єктивні фактори які дозволяють виділити безпеку дорожнього руху зі сфери суспільної безпеки. Такими факторами є: багатосторонність і своєрідність відносин людей, що виявляється в їхньому поведженні; наявність спеціальних правових норм, регулюючи ці відносини; установлення юридичної відповідальності за правопорушення, що зазіхають на суспільну безпеку як соціально-правову категорія; наявність спеціальних функцій і державних органів, що реалізують ці функції по забезпеченню безпеки дорожнього руху закріпленими законодавством, засобами і методами. Оскільки безпека дорожнього руху є одним з видів суспільної безпеки, то вона має ознаки, властиві останнім.

Список використаних джерел:

1. Алексеев С.С. Общая теория права. – Т.1. –М., 1981. – 359 с.
2. Самсонов В.Н. Административное законодательство: понятие, содержание, реформа. –Харьков, 1991. – 120 с.
3. Поленина С.В., Сильченко Н.В. Научные основы типологии нормативно- правовых актов в СССР. – М., 1987. – 119 с.
4. Дідик Н.І. Щодо поняття забезпечення безпеки дорожнього руху / Н.І. Дідик // Вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. – 2006. – № 1. – С. 65 -70.
5. Безпека дорожнього руху в Україні: навчальний посібник / За заг. Ред.. В.П. Петкова, авт кол: С.А. Комісаров, С.В. Петков, Є.Ю. Соболев, Н.І. Дідик, Р.І.Михайлов, та ін. – К.: КНТ, 2012. – 488 с.

Дмитренко Аліна Олександрівна

курсант 4-го курсу Національної академії внутрішніх справ

Басс Вікторія Олександрівна

доцент кафедри адміністративної діяльності Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент, майор поліції (науковий керівник)

ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПІШОХОДІВ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Однією з головних та найбільш актуальних проблем технічного прогресу є безпека життя й здоров'я людини. На сьогодні одним із найвищих показників, який майже щорічно збільшується, є гибель або травмування людей від дорожньо-транспортних аварій. Згідно зі статистикою останнім часом в Україні значна кількість дорожньо-транспортних пригод відбувається внаслідок низької дисципліни учасників дорожнього руху, особливо пішоходів [1, с. 60].

Учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей і перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів. До учасників дорожнього руху належать водії й пасажери транспортних засобів, пішоходи, велосипедисти, погоничі тварин [2].

Пішохід – це особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами та не виконує на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в інвалідних колясках без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу чи інвалідну коляску [3].

Проте дуже часто пішоходи відносяться до питання безпеки дорожнього руху не серйозно. І наслідки такого відношення до правил дорожнього руху бувають дуже трагічними [4].

Згідно із чинними Правилами дорожнього руху [3] пішоходам категорично забороняється виконувати такі дії:

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

2) раптово виходити, вибігати на проїзну частину, у тому числі на пішохідний перехід;

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

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

5) затримуватись і зупинятись на проїзній частині, якщо це не пов'язано із забезпеченням безпеки дорожнього руху.

б) рухатись автомагістраллю або дорогою для автомобілів, за винятком пішохідних доріжок, місць стоянки й відпочинку.

За порушення правил дорожнього руху пішоходами передбачається адміністративна відповідальність, яка регламентується статтею 127 Кодексу України про адміністративні правопорушення [5].

Відповідно до ч. 1 ст. 127 КУпАП, непоко́ра пішоходів сигналам регулювання дорожнього руху, перехід ними проїзної частини у невстановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, невиконання інших правил дорожнього руху, тягнуть за собою попередження або накладення штрафу від трьох до п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Ті самі порушення, вчинені особами у стані сп'яніння, тягнуть за собою накладення штрафу від восьми до десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. А ч. 4 ст. 127 КУпАП передбачає, що за порушення, передбачені частиною першою або другою цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки, пішоходи можуть бути покарані штрафом від десяти до п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадськими роботами на строк від двадцяти до сорока годин [5]. Як бачимо, в залежності від виду правопорушення та ступеня його небезпечності законодавство встановлює для пішоходів різні види адміністративної відповідальності, в тому числі й призначення громадських робіт. Але на практиці притягнення пішоходів до адміністративної відповідальності найчастіше обмежується винесенням їм попередження, що носить суто профілактичний характер [6].

Якщо в результаті порушення правил дорожнього руху пішоходами відбулося пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, їм загрожує відповідальність у виді штрафу, що становитиме 340 грн, але якщо ж в результаті порушення правил безпеки дорожнього руху пішоходами іншим учасникам руху буде завдано травм не менше середньої тяжкості, або хтось загине, пішохід нестиме таку ж відповідальність як і водії при таких же наслідках: до **10 років реального позбавлення волі** [7].

У Європі список правил дорожнього руху для пішоходів і велосипедистів не набагато вужчий, ніж для водіїв, а штрафи за їх порушення є досить суттєвими. Наприклад, в Іспанії штраф за перехід дороги в недозволеному місті складає 80 євро – один із найдорожчих у Європі. Штраф за перехід дороги на червоне світло складає 200 євро. У Німеччині за подолання дорожньої огорожі з метою перейти дорогу штраф складає 6 євро. Крім більш суворої відповідальності за порушення правил дорожнього руху як засобу підвищення безпеки дорожнього руху, у країнах Європейського Союзу існує низка обов'язків для пішоходів, які було введено з метою зменшення аварійних ситуацій на дорозі [8].

На жаль, нерідко трапляються випадки, коли пішоходи самі провокують ДТП задля того, щоб потім шантажувати водіїв. Адвокат Катерина Коваленко у таких випадках радить водіям бути вкрай уважними [4].

«Збитий пішохід – нічне жахіття кожного водія. Дуже часто цим користуються шахраї, які імітують постраждалих пішоходів. Якщо ви потрапили в руки “пішохода-шахрая”, відразу викликайте поліцію та швидку. Зазвичай, побачивши, що ви налаштовані вирішити цю ситуацію за допомогою закону, горе-пішоходи відразу залишають місце пригоди. Але деякі шахраї оформлюють ДТП і в подальшому навіть приходять на судові засідання, сподіваючись отримати моральне відшкодування», - пояснює адвокат [4].

У Німеччині після введення штрафу для водіїв, які розмовляють за кермом, планується введення штрафів для пішоходів, які нехтують власною безпекою й безпекою оточуючих, використовуючи мобільні прилади в місцях із щільним дорожнім рухом. Використання мобільних пристроїв знижує концентрацію уваги та негативно впливає на сприйняття ситуації на дорозі. Виправданою підставою введення адміністративної відповідальності за використання мобільних пристроїв або навушників є те, що пішохід або велосипедист не концентрує увагу на безпеці дорожнього руху, неухважно реагує на оточуючі сигнали та створює своєю поведінкою реальну загрозу для себе й інших учасників дорожнього руху [8].

Найчастіше причиною дорожньо-транспортних пригод стають необачність, самовпевненість або квапливість учасників дорожнього руху. Тому і водіям, і пішоходам потрібно бути вкрай уважними на дорозі та не ризикувати своїм життям та життям інших людей, адже воно є найвищою цінністю.

Список використаних джерел:

1. Яценко В.П. Адміністративна відповідальність пішоходів як засіб забезпечення безпеки дорожнього руху / В.П. Яценко // Право і безпека. – 2014. – № 1. – С. 60–64.
2. Про дорожній рух: Закон України від 20 червня 1993 р. № 3353-ХІІ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.
3. Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>.
4. Ціна необачності пішохода: відповідальність та наслідки [Електронний ресурс]. – 2016. – Режим доступу до ресурсу: <https://ckp.in.ua/articles/20054>.
5. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.
6. Кукшинова О.О. Особливості адміністративної відповідальності пішоходів за порушення правил дорожнього руху / О.О. Кукшинова // Митна справа. – 2014. – № 3(2). – С. 150–156.
7. ДТП за участі пішоходів [Електронний ресурс]. – 2017. – Режим доступу до ресурсу: <http://glyadyk.com.ua/blog/2017/08/30/dtp-za-uchasti-pishohodiv/>.

8. Особливості адміністративної відповідальності пішоходів в Україні та Європі [Електронний ресурс] // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2016. – Режим доступу до ресурсу: http://www.lj.kherson.ua/2016/pravo01/part_3/17.pdf.

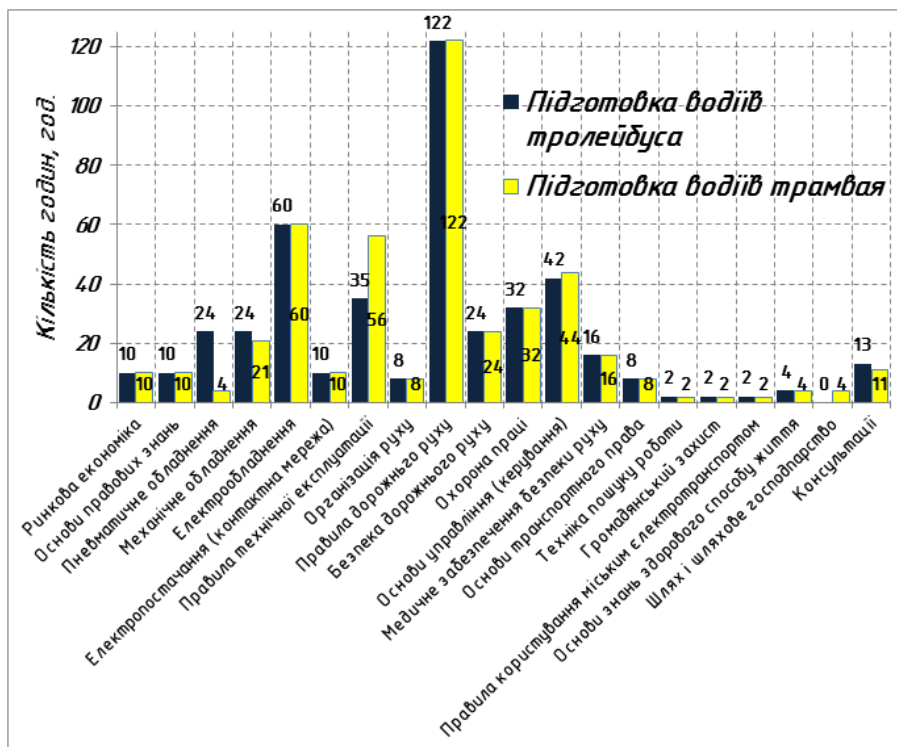
Жилінков Олександр Олександрович

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

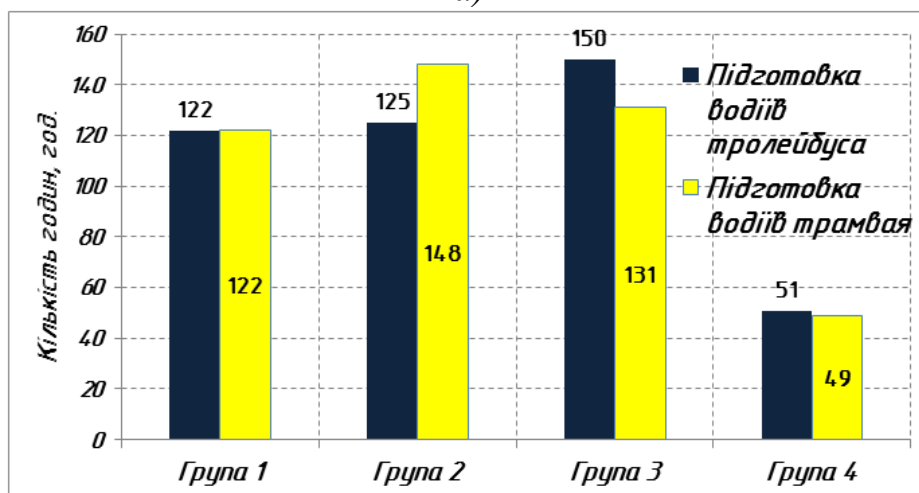
ОСОБЛИВОСТІ НАВЧАННЯ І ПРОБЛЕМИ ПІД ЧАС ПІДГОТОВКИ ВОДІЇВ КАТЕГОРІЇ «Т»

В даний час в Україні гостро стоїть проблема забезпечення безпеки дорожнього руху та зниження аварійності. Низький рівень безпеки і висока аварійність на автодорогах обумовлені цілим рядом факторів. Серед них - погане знання теоретичного матеріалу з правил дорожнього руху (ПДР), основ безпеки дорожнього руху, інших дисциплін, а також невміння швидко і адекватно обставині, що склалася, застосовувати теоретичні знання в реальних ситуаціях.

Найбільш гостро дані проблеми постають в процесі підготовки водіїв трамваїв і тролейбусів (категорія «Т»). Процес навчання водіїв категорії «Т» характеризується рядом специфічних особливостей. Згідно робочих програм кандидати у водії категорії «Т» вивчають близько 20 різних дисциплін. До цього переліку входить ряд основних дисциплін, який формує теоретичні знання за фахом (механічне, пневматичне та електричне обладнання, правила технічної експлуатації (ПТЕ), правила дорожнього руху, основи управління, охорона праці). До додаткових і допоміжних дисциплін відносяться: ринкова економіка, техніка пошуку роботи, основи транспортного права, основи знань здорового способу життя, громадянська оборона та ін. (рис. 1, а). Крім того, весь перелік дисциплін, що вивчаються на курсах підготовки водіїв категорії «Т» можна розділити на три групи. Перша група - це ПДР. Дисципліни безпосередньо пов'язані з безпекою дорожнього руху та процесом управління транспортними засобами можна віднести до другої групи. Третя група включає дисципліни з влаштування і технічної експлуатації рухомого складу (трамваїв і тролейбусів). Четверта група - це допоміжні дисципліни, що дають учням загальні поняття з правових питань, економіці та ін. Процентне співвідношення за кількістю годин цих груп дисциплін наведено на рис. 1, б. Загальний обсяг теоретичної підготовки складає близько 450 годин і проводиться в перші три місяці навчання. Весь період навчання становить 6 місяців.



а)



б)

а – з кожної дисципліни; б – з груп дисциплін
Рисунок 1 - Розподіл часу з дисциплін, що вивчаються

Кількість часу на вивчення ПДР відповідає 122 годинам з урахуванням консультаційних занять. На частку дисциплін 2-ї, 3-ї і 4-ї груп припадає відповідно 122-150, 130-150, 40-50 годин. Крім того, слухачі курсів підготовки водіїв категорії «Т» проходять 3-х місячне стажування, в тому числі практику з пасажирами. Загальний обсяг практичних занять складає близько 220 годин.

З наведеного аналізу видно, що як на теоретичну, так і на практичну підготовку водіїв категорії «Т» відводяться значні обсяги часу. Заняття проводяться згідно суворого розкладу з розрахунку не менше 36 годин на тиждень. Перераховані вище параметри процесу навчання, з одного боку,

характеризуються як позитивні, а сам процес є якісним. З іншого боку, існує ряд проблем при підготовці.

Основною проблемою, яка виникає в процесі підготовки водійського складу категорії «Т» є недостатній рівень отриманих спеціальних знань і професійних навичок у окремих кандидатів (учнів). Це обумовлено цілим рядом причин і недоліків в процесі навчання, які, за відношенням до осіб, що навчаються, поділяються на суб'єктивні і об'єктивні. До основних суб'єктивних причин можна віднести низький рівень базових знань (загальноосвітні дисципліни що вивчаються у звичайній школі), відсутність інтересу до вивчення передбачених програмою дисциплін, значний обсяг різноманітної інформації, що видається за короткий період. Об'єктивні причини (недоліки) характеризуються поганою якістю викладання і низьким (недостатнім) рівнем подачі та подання інформації.

Перелік недоліків різного характеру наведено нижче в табл. 1. З урахуванням багаторічного досвіду підготовки водіїв категорії «Т» і аналізу результатів, встановлено шляхи вдосконалення навчального процесу та запропоновано відповідні заходи. Заходи, які рекомендується проводити для усунення недоліків, удосконалення процесу навчання і підвищення рівня знань також наведені в табл. 1.

Таблиця 1 – Причини недостатнього рівня підготовки і недоліки в навчальному процесі

Причини і недоліки	Заходи щодо усунення недоліків
Низький рівень базових знань в осіб, що навчаються	Більш суворий відбір серед кандидатів на основі тестування та анкетування
Часткова або повна відсутність інтересу і прагнення до навчання	Проведення додаткових занять, консультацій Застосування ефективних форм навчання і прогресивних методів викладання
Великий обсяг інформації, який отримує учень з різних дисциплін за короткий проміжок часу	Індивідуальний підхід до окремих осіб Більш широке використання сучасних технічних засобів надання інформації, наочних посібників, роздавального матеріалу та ін.
Низька якість викладання	Підвищення кваліфікації викладачів і інструкторів
Низький рівень подачі та подання інформації	Коригування і раціоналізація розкладу занять Розробка і впровадження ефективних алгоритмів вивчення дисциплін або черговості проходження навчальних тем

Список використаних джерел:

1. Про дорожній рух та його безпеку : Проект Закону України від 26 вересня 2016 р. № 5184 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=60111

2. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.

3. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 р. № 481-р // Урядовий кур'єр. – 2017. – № 138.

Зиновенко Віталій Владимирович

*доцент кафедри административної діяльності органів внутрішніх дел
учреждения образования «Академия Министерства внутренних дел Республики
Беларусь», кандидат юридических наук*

О ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ВВЕДЕНИЯ БАЛЛЬНОЙ СИСТЕМЫ УЧЕТА НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В последние годы в Республике Беларусь наряду с существенным повышением уровня автомобилизации населения¹ отмечается увеличение количества административных правонарушений против безопасности дорожного движения², что, соответственно, влечет рост числа лиц привлекаемых к административной ответственности за их совершение.

При этом анализ мер административной ответственности, применяемых в сфере безопасности дорожного движения, показывает, что они образуют гибкую систему различных по своему содержанию административных взысканий, включающую в себя предупреждение, штраф, лишение права управления транспортными средствами и лишение права заниматься деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами. Широкий диапазон правоограничений, составляющих содержание данных взысканий, свидетельствует, что их перечень является достаточным для оказания эффективного воздействия на участников дорожного движения в достижении целей административной ответственности.

Вместе с тем массовость совершения административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения обуславливает необходимость повышения эффективности применения указанных взысканий.

Наиболее целесообразным в решении данной проблемы является введение балльной системы учета нарушений Правил дорожного движения (далее – ПДД) и установление на ее основе административной ответственности за данные правонарушения. Подобные системы широко используются в зарубежных странах (Австралии, Великобритании, Германии, Италии, Литве, Норвегии, Польше, Румынии, Словении, США, Франции и др.) и признаны одним из наиболее эффективных способов обеспечения должного поведения водителей

¹ В настоящее время количество транспортных средств превысило 4 млн. единиц, что на 40 % больше, чем зарегистрировано к 2008 г., на 1 тыс. жителей приходится более 350 автомобилей.

² Ежегодно в среднем регистрируется более 3 млн административных правонарушений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, что составляет более 80 % всех зарегистрированных административных правонарушений.

транспортных средств [1, с. 6].

Сущность балльных систем состоит в оценке и учете нарушений ПДД в штрафных баллах исходя из их общественной вредности. При совершении водителем нарушений ПДД, совокупность которых в балльном выражении превышает установленное предельное значение, к нему применяется взыскание в виде лишения права управления транспортными средствами. Тем самым балльная система учета нарушений ПДД позволяет использовать превентивный потенциал лишения права управления транспортными средствами в предупреждении совершения водителями транспортных средств всей совокупности административных правонарушений, связанных с нарушением ПДД, а также для исключения из дорожного движения водителей, систематически нарушающих данные правила, чем и обусловлена ее высокая эффективность.

Необходимость закрепления балльной системы учета нарушений ПДД в национальном законодательстве подтверждается результатами исследования как отечественных [2; 3], так и зарубежных ученых [4, с. 115, 130; 5, с. 134–136]. При этом важно отметить, что балльная система учета нарушений ПДД разработана управлением ГАИ МВД Республики Беларусь еще в 2006 году, но в силу ряда причин до настоящего времени не закреплена в национальном законодательстве.

Таким образом, в целях совершенствования системы нормативно-правового обеспечения безопасности дорожного движения требуется закрепление в национальном законодательстве балльной системы учета нарушений Правил дорожного движения и установление на ее основе административной ответственности за данные правонарушения.

Список использованных источников:

1. Предупреждение систематических нарушений правил дорожного движения : обзор. информ. / Н. Д. Милешкина [и др.] ; Науч.-исслед. центр безопасности дорож. движения МВД России. – М., 2007. – Вып. 19. – 68 с.

2. Сушко А. А. Обоснование балльной шкалы оценки нарушений правил дорожного движения с учетом состояния безопасности дорожного движения / А. А. Сушко // Информ. бюл. М-ва внутр. дел Респ. Беларусь. – 2008. – № 42. – С. 58–66.

3. Телятицкая Т. В. К вопросу об эффективности «балльной системы» наказания водителей / Т. В. Телятицкая // Управление в социальных и экономических системах : материалы XVIII междунар. науч.-практ. конф., Минск, 30–31 мая 2009 г. / Мин. ин-т упр. ; [редкол.: Н. В. Суша (пред.) и др.]. – Минск, 2008. – С. 353–354.

4. Быков А. И. Проблемы применения органами внутренних дел административных наказаний в области безопасности дорожного движения : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.14 / А. И. Быков. – М., 2011. – 197 л.

5. Смоляков А. И. Административно-правовое принуждение и поощрение в системе государственно-правовых методов обеспечения безопасности дорожного движения : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.14 / А. И. Смоляков. – Орел, 2014. – 191 л.

Іщенко Іван Володимирович

начальник Управління превентивної діяльності Головного управління Національної поліції в Одеській області, полковник поліції

СИСТЕМА АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИХ ЗАХОДІВ ПОЛІЦІЇ У СФЕРІ ЮВЕНАЛЬНОЇ ПРЕВЕНЦІЇ

Проблема безпеки дорожнього руху є комплексною та включає багато аспектів, які є предметом регулювання норм різних галузей права. Особливої уваги потребують питання ювенальної деліктності у цій сфері. У 2017 році було зафіксовано 590 дорожньо-транспортних пригод (далі –ДТП) з вини дітей, з яких – 376 з постраждалими. За даними Генеральної прокуратури України протягом зазначеного звітного періоду щодо неповнолітніх осіб було розпочато 28 кримінальних проваджень за статтею 286 КК України «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» (що становить 0,7% від загальної кількості таких злочинів, вчинених усіма віковими категоріями) та 297 – за статтею 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортним засобом» (що становить 11% від загальної кількості таких злочинів, вчинених усіма віковими категоріями). Кількість злочинів у сфері безпеки дорожнього руху перевищує навіть кількість кримінальних проваджень розпочатих щодо неповнолітніх за хуліганство (ст. 296 КК України). Втім порушення (адміністративні чи кримінальні) неповнолітніх у сфері безпеки дорожнього руху є не єдиною проблемою, яка може загрожувати дитині. Небезпечне поведіння дитини у дорожньо-транспортному середовищі через недостатні знання Правил дорожнього руху чи невміння правильно оцінити ситуацію через психофізіологічні особливості дитини, залишеної без належної уваги дорослих також є однією з проблем, яка потребує уваги з боку поліції.

У попередніх публікаціях ми зазначали, що попередження небезпечного поведіння дитини у дорожньо-транспортному середовищі можна вважати складовою частиною ювенальної превенції [1, с. 111-112].

Проведене, в межах нашого дослідження, опитування працівників підрозділів поліції превентивної діяльності Одеської області демонструє, що більшість з них (майже 53% респондентів) вважає, що у вирішенні питань ювенальної превенції мають превалювати кримінально-правові заходи. Проте розбіжність у відсотках між ними, та тими респондентами, які віддають перевагу адміністративно-правовим заходами не дуже велика – всього 6%. При цьому слід нагадати, що ювенальна превенція включає не лише боротьбу зі злочинністю серед дітей, а значно більший обсяг завдань. Слушним є висловлення П. П. Пилипчука з приводу того, що виправити становище за допомогою лише засобів кримінально-правового впливу на неповнолітніх правопорушників не можна [2, с. 87]. Отже, успішне подолання або мінімізація факторів ювенальної девіації неможливі без удосконалення адміністративно-

правових заходів поліції, як одного з основних спеціальних суб'єктів такої діяльності.

Адміністративно-правовими заходами поліції у сфері ювенальної превенції слід вважати систему публічно-владних прийомів та способів здійснення поліцейськими, на підставі та у порядку передбаченому правовими нормами адміністративно-правового впливу на неповнолітню особу, суспільство, родину, окремих фізичних, юридичних та посадових осіб з метою усунення факторів, що детермінують девіантну поведінку дітей у будь-яких її негативних проявах, відвернення можливих шкідливих наслідків, відновлення правового становища та в разі необхідності притягнення винних до відповідальності.

Серед вчених існує слушна думка поділяти адміністративно-правові заходи на дві такі основні групи: 1) заходи адміністративного примусу, що включають в себе: заходи адміністративного попередження; заходи адміністративного припинення та адміністративну відповідальність за вчинення правопорушень; 2) заходи організаційно-правового характеру [3, с. 109]; [4, с. 190].

Проведений нами комплексний аналіз дає підстави зробити висновок, що адміністративно-правові (примусові) заходи є важливим компонентом ювенально-превентивної діяльності поліції, зокрема й у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Ця група (навіть враховуючи сучасний стан нормативного урегулювання) має широку палітру заходів, спрямованих не лише на дітей, а й на дорослих осіб. Але не зважаючи на це, цілком обґрунтованим виглядає розширення в арсеналі поліції таких заходів.

Запропоновані заходи умовно можна об'єднати в декілька груп:

а) антиделіктні заходи: терміновий заборонний припис стосовно дитини-кривдника за фактом булінгу; взяття на профілактичний облік кривдника та проведення з ним профілактичної роботи; направлення кривдника на проходження програми для кривдників; ініціювання питання про переведення неповнолітнього для навчання до спеціальних навчально-виховних закладів середньої освіти для дітей з проблемами поведінки та схильних до агресії;

б) піклувальні заходи: тимчасове превентивне відібрання дитини від батьків або інших осіб, що їх замінюють, яка перебуває у небезпечному чи ризикованому для її життя або здоров'я стані, оточенні чи середовищі від батьків або інших осіб, що їх замінюють, які не здатні або не бажають забезпечувати належну безпеку своїм дітям; адміністративне (превентивне) затримання дитини у випадку виявлення факту її небезпечного поведінки чи перебування у небезпечному середовищі, забороненій для перебування місцевості;

в) заходи адміністративної відповідальності: зниження віку адміністративної відповідальності до 14 років; посилення відповідальності батьків або інших осіб, які їх замінюють за ст. 184 КУпАП; адміністративна деліктолізація невиконання адміністрацією спеціальних установ для дітей своїх обов'язків тощо.

Не зважаючи на примусовий характер реалізації свого превентивного впливу цих заходів, вони перш за все спрямовані на забезпечення інтересів дитини з метою її подальшої безпечної життєдіяльності та соціалізації.

Список використаних джерел:

1. Іщенко І. В. Попередження небезпечного поведіння дитини у дорожньо-транспортному середовищі як складова ювенальної превенції. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*: матер. XII Міжнар. наук.-практ. конф., (м. Кривий Ріг, 17 лист. 2017 р.). Кривий Ріг, 2017. С. 109–112.

2. Пилипчук П. П. На шляху до ювенальної юстиції. Відновне правосуддя в Україні: щоквартальний бюлетень. 2005. № 1–2. С. 87–89.

3. Грянка Г. В. Поняття та класифікація адміністративно-правових заходів протидії корупції. *Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика)*. 2009. Вип. 20. С. 103–110.

4. Ткаля О. В. Проблеми поняття адміністративно-правових заходів. Приватне право в умовах глобалізації: ключові проблеми модернізації сучасного права: зб. наук. пр. / за ред. П. М. Шапірка, І. Г. Оборотова; МОН України, НУ «ОЮА». Миколаїв: Іліон, 2015. С. 187–192.

Кадала Віталій Віталійович

*завідувач кафедри господарсько-правових дисциплін факультету № 3
Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук*

ЩОДО ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ШКОДУ, ЗАВДАНУ БЕЗПІЛОТНИМ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

Розвиток сучасних технологій в галузі транспорту призводить до появи транспортних засобів, які не потребують наявності водія або пілота. Керуються такі засоби або за допомогою відповідного програмного забезпечення, встановленого на бортовий комп'ютер або дистанційно особою. Разом з тим, виключаючи людський фактор за створення можливих негативних наслідків, завданих безпілотним транспортним засобом постає питання щодо відповідальності за можливу шкоду, завдану при використанні такого засобу.

Ст. 1187 Цивільного кодексу України встановлено, що шкода, завдана джерелом підвищеної небезпеки, відшкодовується особою, яка на відповідній правовій підставі (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо) володіє транспортним засобом, механізмом, іншим об'єктом, використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку.

Особа, яка здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, відповідає за завдану шкоду, якщо вона не доведе, що шкоди було завдано внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого.

З цього постають питання чи будуть вважатися обставинами непереборної сили недоліки програмного забезпечення, апаратного обладнання, технологічні збої, втручання у систему керування транспортним засобом зловмисників та інше, а також яким чином доводити такі обставини.

Слід розуміти, що вирішення питання законодавчого забезпечення використання безпілотних транспортних засобів знаходиться в межах середньострокової перспективи. Належне забезпечення використання інноваційних технологічних розробок потребує ґрунтовної законодавчої діяльності в цьому напрямі.

Наразі правове регулювання галузі безпілотного транспорту має різні приклади. Законодавство більшості країн на сьогодні забороняє використовувати повністю автономні транспортні засоби на дорогах загального користування. Окремі законодавчі ініціативи в цьому питанні прийняті в країнах Євросоюзу. Так, директива ЄС 347/2012 і 351/2012 від 1 січня 2016 року пропонує оснащувати всі вантажні автомобілі, які зареєстровані або використовуються в межах ЄС, спеціальними системами, що забезпечують безпеку дорожнього руху.

Віденська конвенція про дорожній рух вимагає від водіїв постійно контролювати свої транспортні засоби, що перешкоджає проведенню випробувань безпілотних машин на дорогах загального користування. Великобританія підписала, але не ратифікувала конвенцію. Євросоюз зараз також хоче внести в конвенцію поправки, щоб дати можливість розвивати відповідну технологію.

У США окремі законодавчі акти, що регламентують випробування і пересування безпілотних транспортних систем, прийняті на рівні ряду штатів. Законодавці штату Арізона в США намагалися прийняти закон, який регулює використання безпілотних автомобілів на дорогах штату. Але вони не змогли вирішити проблему, хто повинен відповідати за аварію, що трапилася за участю «безпілотника»: власник машини, компанія яка розробила технологію або автовиробник, який виготовив і продав автомобіль [1].

Як ми зазначили вище, до винних у завданні можливої шкоди також можна віднести недоліки програмного забезпечення, апаратного обладнання, технологічні збої, втручання у систему керування транспортним засобом зловмисників тощо.

Прогнозуючи розвиток законодавства в цьому напрямку слід виходити з того, що перш за все, виникне питання щодо розподілу відповідальності між зазначеними суб'єктами.

Найбільш оптимальним вбачається наступний розподіл відповідальності.

1. Страхові компанії будуть покривати ризики завдання шкоди безпілотними транспортними засобами, але з певними обмеженнями.

2. У разі якщо відповідальність власника не буде застрахована, то ризики завдання шкоди його засобом також будуть покладатися на нього.

3. Якщо завдання шкоди викликано збоєм програмного забезпечення або обладнання транспортного засобу, то відповідальність буде покладатися на виробника забезпечення або завод-виготовлювач транспортного засобу, а власники або страхова компанія будуть мати право регресного позову.

4. Якщо завдання шкоди викликано втручанням власника засобу або зловмисників в програмне забезпечення або обладнання застрахованого транспортного засобу або невиконанням власником вказівок заводу-виготовлювача щодо оновлення програмного забезпечення, то страхова компанія може стягнути з таких винних осіб виплачену суму страхового відшкодування.

Така відповідальність буде носити характер кримінальної, цивільної або адміністративної. Окремого вирішення буде потребувати питання завдання шкоди внаслідок взаємодії кількох джерел підвищеної небезпеки, а саме: у разі протиправного заволодіння транспортного засобу, якщо завдання можливої шкоди відбудеться внаслідок втручання власника засобу або зловмисників в програмне забезпечення або за наявності вини всіх осіб, діяльністю яких було завдано шкоди, постає питання про порядок визначення розміру відшкодування та ін.

В свою чергу, все це буде потребувати перебудови профільного законодавства та внесення до нього відповідних змін. Певних змін будуть потребувати норми Цивільного кодексу України, Закону України «Про дорожній рух», Закону України «Про страхування», Правил дорожнього руху та ін.

Перспективи подальших наукових розробок в цьому напрямі полягають як у додатковому вивченні відповідного закордонного досвіду та законодавства, так і у розробці власного нормативного забезпечення, а також обґрунтуванні необхідності імплементації та впровадження до вітчизняного правового поля прийнятних або розроблених норм.

Список використаних джерел:

1. А. Черногоров. Нам нужно менять законодательство для беспилотных авто [Електронний ресурс] - Режим доступу :<https://rb.ru/opinion/bespilotnoe-pravo/>

Anatolie Cananău

șef-adjunct al Catedrei „Drept polițienesc” a Academiei „Ștefan cel Mare” a Ministerul Afacerilor Interne al Republicii Moldova, doctor în drept

Olga Postovan

lector universitar al Catedrei „Drept polițienesc” a Academiei „Ștefan cel Mare” a Ministerul Afacerilor Interne al Republicii Moldova, master în drept

PERSONALITATEA INFRACTORULUI DIN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER

Annotation

To the article

PERSONALITY OF OFFENDER IN THE AREA OF ROAD TRAFFIC

The article investigates the personality of offender in the field of road transport in terms of his guilt. Two types of personality are highlighted by criminals who commit such crimes. In the first category the behavior is dominated by exaggerated self-confidence and frivolity, and the second category is characterized by criminal negligence. Therefore, it is found that the road accident with serious consequences is not only a contest of unfavorable circumstances in the life of the person, the disappearance of which will no longer be distinguished from the majority of honest citizens. The offense committed is a natural consequence of human behavior and the predisposition to violate the law.

The importance of the fight against crimes committed by recklessness increases in connection with the continuous development of technical progress in all spheres of the national economy and living conditions as well as the increase in the number of sources of increased danger. There is a steady increase in the number of crimes committed by recklessness, especially in the spheres of environmental protection, security of working conditions, traffic safety and operation of the means of transport, use of new energy resources, new strong sources of danger increased, etc. In art. 18 PC of the RM finds that the offense was committed with imprudence if the person who committed, was aware of the harmful nature of its action or inaction, provided for its harmful consequences, but it considers easy to avoid it, did not take into account the harmful nature of its action or inaction, it did not foresee the possibility of its harmful consequences, although it had to foresee them.

Introducere. Importanța luptei cu infracțiunile comise din imprudență crește în legătură cu dezvoltarea continuă a progresului tehnic în toate sferile economiei naționale și a condițiilor de trai, precum și datorită creșterii numărului izvoarelor de pericol sporit. Se observă o sporire permanentă a numărului de infracțiuni comise din imprudență, în special, în sferile ce țin de ocrotirea mediului înconjurător, securitatea

condițiilor de muncă, securitatea circulației și exploatarea mijloacelor de transport, utilizarea noilor resurse de energie, a noilor izvoare puternice de pericol sport etc. [1, p. 167].

În art. 18 CP al RM constatăm că infracțiunea a fost comisă din imprudență, dacă persoana care a săvârșit-o își dădea seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale, a prevăzut urmările ei prejudiciabile, dar considera în mod ușuratic că ele vor putea fi evitate ori nu își dădea seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale, nu a prevăzut posibilitatea survenirii urmărilor ei prejudiciabile, deși trebuia să le prevadă [2, art. 18].

Rezultate și discuții. Legea penală stabilește două modalități ale imprudenței: 1) încrederea exagerată în sine; 2) neglijența.

Încrederea exagerată în sine presupune că infracțiunea a fost comisă din imprudență, dacă persoana care a săvârșit-o:

- a) își dădea seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale;
- b) a prevăzut urmările ei prejudiciabile;
- c) a considerat în mod ușuratic că ele vor putea fi evitate.

Circumstanțele pe care contează vinovatul pot fi cele mai diverse. Ele se pot referi la personalitatea infractorului (puterea fizică, dibăcie, cunoștințe vaste, iscusință, experiență, măiestrie etc.), la situația în care se comite infracțiunea (lipsa altor persoane, în timp de noapte etc.), la acțiunile altor persoane, la forțele naturii, la acțiunea perfectă a mecanismelor etc. Despre modul ușuratic al calculului evitării survenirii consecințelor mărturisește faptul că totuși consecințele prejudiciului survin. De exemplu, conducătorul mijlocului de transport, dezvoltând, în mod conștient o viteză inadmisibilă, consideră că va fi în stare, ușor, în orice moment, să frâneze sau să ocolească pietonii și să evite accidentul. Frâna însă, a „refuzat” să acționeze în momentul respectiv, iar mijlocul de transport, lovindu-l pe pieton, a provocat decesul acestuia [1, p. 169].

Neglijența prevede că infracțiunea a fost comisă din imprudență, dacă persoana care a săvârșit-o:

- a) nu-și dădea seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale;
- b) n-a prevăzut posibilitatea survenirii consecințelor ei prejudiciabile;
- c) deși trebuia și putea să le prevadă.

Nerespectarea caracterului prejudiciabil al acțiunilor sau acțiunilor și neprevăderea posibilității survenirii consecințelor constituie momentul intelectual al neglijenței, iar la momentul volitiv al neglijenței se referă posibilitatea și necesitatea previziunii acestora. Stabilirea acestor trei elemente ale atitudinii psihice negative a persoanei față de acțiune sau inacțiune și, concomitent, față de consecințe, formează noțiunea juridico-penală a neglijenței stabilită de legiuitor.

În diverse studii din domeniul criminologiei și a psihologiei se menționează că personalitatea infractorului se caracterizează prin anumite particularități care-i deosebesc de cetățenii onești. Personalitatea infractorilor care încalcă legea din imprudență are mai puține calități criminogene. Împărtășim opiniile și stereotipurile existente, potrivit cărora persoanele care încalcă frecvent regulile circulației rutiere sunt din rândul conducătorilor de vehicule. Totodată, nu neglijăm faptul că și în

rândul pietonilor, ca cel mai numeros și vulnerabil grup de participanți la traficul rutier, se întâlnesc persoane care încalcă sistematic regulile circulației rutiere. Acest fapt reiese și din datele obținute de către diferiți cercetători [3, p. 5; 4, p. 20; 5, p. 32].

În literatura de specialitate persoanele care au săvârșit infracțiuni în domeniul transportului rutier sunt atribuite la categoria infractorilor care au comis infracțiuni din imprudență. Persistă opinia că acestea sunt persoane social-integrate, cărora nu le sunt caracteristice deficiențe ale conștiinței juridice sau morale. În acest context, P. Daghel constată că subiectul infracțiunii din imprudență nu conștientizează caracterul social-periculos al faptei sale. El nu numai că nu dorește (sau nu admite) cauzarea unui prejudiciu societății, dar nici nu prevede posibilitatea cauzării unui asemenea prejudiciu, fie că este convins în prevenirea lui. Astfel, dacă subiecții infracțiunilor comise cu intenție își contrapun voința sa intereselor societății, atunci cauza social-psihologică a infracțiunilor din imprudență este neatenția și iresponsabilitatea [6].

Sunt exprimate și opinii, potrivit cărora persoanele vinovate de comiterea unor accidente rutiere fac parte din categoria infractorilor situaționali, care sunt integrați sau pot fi ușor integrați în societate [7; 8].

Criminologul rus Iu. Antonean a evidențiat două tipuri de personalitate a infractorilor care săvârșesc infracțiuni din imprudență. La prima categorie comportamentul este dominat de sineîncrederea exagerată în sine și frivolitatea, acestora fiindu-le caracteristice autoritarismul, bravada, caracterul categoric. Celui de-al doilea tip le sunt proprii astfel de calități personale, cum ar fi neglijența, tendința de a minimiza propriile eforturi intelectuale și fizice în activitatea cotidiană. În acest sens, se mai menționează că în rândul persoanelor care comit infracțiuni din imprudență (inclusiv persoanele care au săvârșit infracțiuni din domeniul transportului rutier) sunt mai puține persoane cu calități tipice infractorilor. În opinia autorului, pentru persoanele care săvârșesc infracțiuni din imprudență este caracteristică o astfel de calitate cum ar fi predispoziția spre alarmare, neîncrederea în forțele proprii, predispoziția la emoții în condiții de stres și un autocontrol excesiv [9, p. 488].

În opinia noastră, calitățile personale și conștiința juridică a persoanelor implicate în accidente rutiere nu sunt suficient studiate. Trezește o anumită îndoială și caracterul incidental al accidentelor rutiere. Marea majoritate a accidentelor rutiere sunt determinate chiar de acțiunile persoanei vinovate, însă este oare accidentul rutier un eveniment întâmplător în viața acestuia? Accidentul rutier soldat cu urmări grave nu reprezintă doar un concurs de circumstanțe nefavorabile în viața persoanei, la dispariția cărora el nu se va mai deosebi de majoritatea cetățenilor onești. Infracțiunea comisă de către acesta reprezintă o consecință firească a comportamentului său și a predispoziției de a încălca legea.

Astfel, problema privind semnificația criminologică a caracteristicilor și personalității infractorului care a comis o infracțiune din imprudență rămâne a fi una discutabilă. Potrivit concepției tradiționale, personalitatea infractorului se deosebește de cea a altor persoane prin faptul că acesta a săvârșit o infracțiune datorită viziunilor sale antisociale și atitudinii negative față de interesele publice [10, p. 69].

Savantul criminolog V. Cudreavțev a ajuns la concluzia că nu există careva calități personale specifice, prezența sau lipsa cărora determină verosimilitatea săvârșirii unei infracțiuni în domeniul transportului și, în principiu, o astfel de evoluție a evenimentelor îl poate viza pe fiecare conducător de vehicul. Există, de asemenea, un grup mare de infracțiuni comise din imprudență, față de care nu este asigurat nici un conducător de vehicul. Acesta nu intenționează să săvârșescă vre-o infracțiune, fiind un cetățean onest, însă situația derulează în așa mod, încât tamponează un pieton sau provoacă o coliziune cu un alt mijloc de transport, iar ca urmare survine răspunderea penală [11, p. 69-70].

O astfel de abordare prezintă o semnificație deosebită, având în vedere faptul că știința criminologică a fundamentat teoretic și a demonstrat practic că există astfel de calități ale personalității care sunt caracteristice anumite persoanelor ce săvârșesc infracțiuni, de regulă intenționate [12, p. 263; 13, p. 185-187].

Vorbind despre criminalitatea imprudentă, menționăm că aceasta este destul de specifică. Astfel, nu este oportun de a cataloga, în egală măsură, persoanele care au săvârșit diferite fapte infracționale din punct de vedere al pericolului social. În acest sens, G. Avanesov consideră că, în cele mai dese cazuri, calitățile persoanelor care au săvârșit infracțiuni din imprudență nu coincid cu calitățile celor care comit infracțiuni intenționate. Prin urmare, aceasta constituie o categorie separată de persoane [12, p. 263].

Ia. Ghilinskii, de asemenea, menționează că rezultatele actuale obținute în urma studierii criminalității imprudente derogă de la cunoștințele existente în domeniul cauzalității fenomenului infracțional, deoarece pun la îndoială postulatele despre determinare și calitățile înnăscute ale personalității, inclusiv oportunitatea și eficiența pedepsei penale pentru comiterea acestei categorii de infracțiuni [14, p. 374].

Astfel, abordările științei criminologice permit de a pune la îndoială prezența unor calități social-periculoase durabile și specifice ale personalității tuturor conducătorilor de vehicule care au comis infracțiuni în domeniul transportului rutier. Însă, nu pot fi excluse complet datele calităților personalității, deoarece în comportamentul unor conducători acestea se manifestă destul de evident (de exemplu, bravada la volan, ignorarea intenționată a regulilor circulației rutiere, conștientizarea încălcării lor etc.). Totodată, în legătură cu acest fapt apare o întrebare firească legată de cauza unui astfel de comportament.

Referindu-ne la analiza criminologică a infracțiunilor în domeniul transportului rutier săvârșite din neglijență (ca modalitate a imprudenței) urmează de specificat că motivele lipsesc, deoarece ele nu sunt incluse în mecanismul săvârșirii infracțiunii. În astfel de cazuri conducătorul mijlocului de transport pur și simplu nu este atent.

În acest context, apare problema ce vizează esența atenției și dacă este posibil de a influența într-un anumit mod asupra acesteia.

Deoarece perceperea procesului formării atenției conducătorilor de vehicule în respectiva parte a cercetării noastre este una conceptuală, vom apela la psihologia generală și vom examina prevederile teoretice de bază despre natura acestei componente a activității psihice a persoanei.

Unii autori constată că atenția este un sistem de reacții ale organismului care aduc corpul în poziția și starea necesară și îl pregătesc pentru activitatea ce urmează... [15, p. 162]

Este cunoscut faptul că experiența este rezultatul interacțiunii persoanei cu mediul extern, în procesul căruia se deschid relațiile necesare, calitățile, legitățile fenomenelor, sunt identificate și verificate metodele și mijloacele oportune de activitate [16, p. 321].

Aceasta presupune că cu cât mai frecvent conducătorul de vehicul se află în procesul interacțiunii cu domeniul transportului rutier, cu atât mai dezvoltate sunt abilitățile de a conduce mijlocul de transport și, prin urmare, concentrarea atenției asupra elementelor necesare ale domeniului respectiv.

Totodată, profilul autoturismului în conștiința maselor de oameni de toate vârstele nu se asociază cu o sursă de pericol sporit: pentru copii acesta este o jucărie; pentru tineri – un mijloc de bravadă și cucerire a autorității în mediul semenilor; pentru maturi – o posibilitate de a-și manifesta individualitatea sau bunăstarea, fie realizarea tendinței spre o activitate înaltă de afaceri și de mobilitate.

Astfel, specificul culturii de masă în ceea ce privește profilul autoturismului ca mijloc de distracție, autoafirmare, superioritate și dezvoltare a unei viteze înalte poartă un potențial criminogen și necesită elaborarea unor măsuri anticriminogene.

Majoritatea criminologilor care și-au consacrat cercetările problemei infracțiunilor în domeniul transportului rutier indică asupra faptului că cursurilor de conducere auto le este rezervat prea puțin timp.

Experiența și măiestria profesională reflectă abilitatea conducătorului vehiculului de a aprecia și de a prognoza evoluția situației pe traseu, de a utiliza la timp posibilitățile tehnice ale vehiculului în cele mai complicate și neașteptate situații rutiere, toate acestea determinând securitatea circulației rutiere [17, p. 22].

Însă, instruirea conducătorilor auto astfel încât să aibă pregătit un program de acțiuni pentru orice situație rutieră dificilă nu este posibil. Totodată, diferite persoane posedă diverse capacități de instruire. În legătură cu acest fapt, specialiștii în domeniu propun de a forma grupe de studii, ținându-se cont de calitățile psihofiziologice ale persoanelor instruite, iar orele practice de conducere să fie elaborate în coraport cu abordarea individuală a fiecăruia [17, p. 55-70].

Este necesar de menționat că sistemul de pregătire al conducătorilor de vehicule s-a format când circulația nu se caracteriza printr-o astfel de intensitate și număr mare de vehicule, ambuteiaje și situații stresante.

Situațiile de astăzi impun conducătorilor de vehicule ca anumite deprinderi (reacții locomotorii) la situațiile extreme să fie deja formate. Aceste deprinderi de a conduce nu au fost atât de actuale anterior, deoarece s-au format într-un regim rutier mult mai lent.

Analiza cercetărilor criminologice permite de a concluziona că până la 500 km distanță parcursă conducătorul de vehicul este concentrat doar pe însușirea procedurilor de conducere a mijlocului de transport, iar altor participanți la trafic le acordă mai puțină atenție. La distanța de la 500 până la 3000 km parcurși comportamentul conducătorului de vehicul începe treptat să corespundă condițiilor

existente în trafic. După 3000 km de conducere a autovehiculului deprinderile obținute se stabilizează și șoferul poate relativ sigur să conducă mijlocul de transport. Prin urmare, este foarte dificil de a conduce în siguranță mijlocul de transport în condiții de circulație intensivă după orele practice de conducere a autoturismului prevăzute în programele de studii [18, p. 246].

Concluzii. Așa cum rezultă din exemplele aduse, deprinderile necesare de conducere sunt obținute de conducătorii de vehicule în afara instituțiilor de învățământ. Reieșind din acest fapt, apare sarcina de a fixa deprinderile necesare de conducere, care trebuie să aibă loc în condiții extreme, apropiate la maxim stării reale de pe trasee. Pe poligoanele de instruire nu este posibil de creat astfel de situații, deoarece ar pune persoana în pericol. Din aceste considerente, este necesar de identificat metode alternative de pregătire.

Abordând problema prevenirii tipului respectiv de criminalitate constatăm că în procesul instruirii conducătorilor de vehicule este important de stimulat reacțiile locomotorii necesare în cazul situațiilor extreme. Cu alte cuvinte, în procesul instruirii conducătorilor auto urmează de atras atenția asupra cultivării unor noi forme de reacție a persoanei în diverse situații critice, prin dezvoltarea reacțiilor instinctive ale persoanei. Reacțiile locomotorii necesare aduse până la automatism pot fi obținute prin acțiuni conștiente ale persoanei, dacă ele sunt repetate de mai multe ori în aceeași consecutivitate.

Referințe bibliografice

1. Borodac A., Gherman M., Maldea N. ș.a. Manual de drept penal. Chișinău, 2005, 512 p.
2. Codul penal al Republicii Moldova, art. 18, nr. 985 din 18.04.2002. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 72-74, din 14.04.2009.
3. Кузьменко Д.О. Криминологический анализ дорожно-транспортных преступлений, связанных с наездами на пешеходов. Автореферат диссертации кандидата юридических наук. Тамбов, 2009, 37 с.
4. Белозеров Р.В. Дорожно-транспортные преступления и роль органов внутренних дел в их предупреждении. Автореферат диссертации кандидата юридических наук. Санкт-Петербург, 2009, 35 с.
5. Костина Л.Н. Нарушение правил дорожного движения пешеходами: уголовно-правовые, криминологические и психологические проблемы: учебное (практическое) пособие. Орёл: ОрЮИ МВД России, 2013, 67 с.
6. Дагель П.С. Неосторожность. Уголовно-правовые и криминологические проблемы. Москва: Юридическая литература, 1977, 144 с.
7. Воронин Ю.А. Типология личности преступников. Диссертация кандидата юридических наук. Свердловск, 1974, 185 с.
8. Коробеев А.И. Транспортные преступления. Санкт-Петербург: Пресс, 2003. 406 с.
9. Антонян Ю.М. Криминология. Москва: Юрайт, 2013, 523 с.
10. Рябыкин Ф.К. Криминология и предупреждение преступлений. Москва, 1993, 109 с.

11. Кудрявцев В.Н. Лекции по криминологии. Москва: Юристъ, 2005, 188 с.
12. Криминология. Под ред. Аванесова Г. А.. Москва: Юнити-Дана, 2005, 496 с.
13. Аванесов Г. А. Криминология и социальная профилактика. Москва, 1980, 526 с.
14. Гишинский Я. И. Криминология: теория, история, эмпирическая база, социальный контроль. 2-е изд., перераб. и доп. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2009, 504 с.
15. Выготский Л.С. Психология. Москва: ЭКСМОПресс, 2000, 1008 с.
16. Философский словарь. Под ред. И.Т. Фролова. Изд. 6-е, перераб. и доп. Москва, 1991, 560 с.
17. Курьянова О.Е. Повышение безопасности дорожного движения методами совершенствования системы подготовки водителей. Диссертация кандидата юридических наук. Москва, 1998, 153 с.
18. Якубенко Н.В. Правовые аспекты профилактики дорожно-транспортных происшествий. Тюмень: Издательство Тюменского юридического института МВД РФ, 2000, 283 с.

Коллер Юрій Сергійович

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

ПЕРСПЕКТИВИ ВДОСКОНАЛЕННЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ОКРЕМИХ АСПЕКТІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Варто констатувати, що попри позитивні зрушення, які останнім часом відбуваються у сфері поліпшення державної політики з підвищення безпеки дорожнього руху в Україні, сучасний стан її забезпечення досі залишається на низькому рівні. Так, масштаби дорожньо-транспортного травматизму в Україні на сьогодні значно випереджають аналогічні показники більшості держав світу. Зокрема, за статистичними даними, в Україні щодоби в дорожньо-транспортних пригодах (далі - ДТП) гине від 10 і більше осіб, більше 100 осіб отримують тілесні ушкодження різних ступенів тяжкості. За цими сумними показниками наша держава посідає чи не найперше місце в Європі.

Крім того, слід констатувати, що згідно з відомостями індексу глобальної конкурентноспроможності Global Competitiveness Index за 2017-2018 рр. Україна у світовому рейтингу якості доріг опинилася на 130-му місці з 137-ми [1]. З огляду на це постає необхідність у подальшому вдосконаленні нормативно-правового регулювання відповідних аспектів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Значний внесок у дослідження окремих аспектів нормативно-правового регулювання питань у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху зробили такі вчені, як: В.М. Бесчастний, Т.О. Гуржій, С.М. Гусаров, М.М. Долгополова, В.В. Доненко, В.В. Єгупенко, Д.В. Жидков, В.М. Лозовий, В.І. Майоров, М.А. Микитюк, В.А. Мисливий, О.Л. Міленін, В.В. Новіков, А.М. Подоляка, В.Й. Развадовський, О.Ю. Салманова, А.О. Собакарь, Л.І. Сопільник, М.М. Стоцька, В.М. Шудріков та ін. Доробок зазначених вище авторів має вагоме наукове та практичне значення. Незважаючи на наявність великої кількості наукових досліджень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, водночас натепер ситуація у зазначеній сфері, на жаль поки не відповідає вимогам сьогодення. Згідно зі статистичними даними тільки за 10 місяців 2018 року в Україні сталося понад 122 тисячі ДТП, в яких загинуло 2651 особа, а травмовано – понад 25 тисяч осіб [2].

Серед основних причин зазначеного стану справ у сфері, на нашу думку, варто виділити такі:

- відсутність цілісної системи державного управління безпекою дорожнього руху через наявність великої кількості органів виконавчої влади, що здійснюють державно-владні повноваження у сфері дорожнього руху, що, у свою чергу, призводить до нечіткого розподілу функцій між ними (а іноді й дублювання), наявності конфлікту інтересів у зазначеній сфері;

- недосконалість правових механізмів та нормативно-правового регулювання питань щодо розподілу доходів від адміністративних штрафів за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, загального фонду та спеціального фонду Державного бюджету України;

- наявність занадто поблажливого адміністративного стягнення за порушення правил дорожнього руху в частині дотримання правил користування ременями безпеки та мотошоломами, а також керування транспортним засобом у стані або в стані, викликаному вживанням наркотичних або інших одурманюючих засобів, що неспіврозмірно низьке порівняно з тяжкими наслідками, які можуть бути спричинені через недотримання цих правил;

- недосконалість здійснення габаритно-вагового контролю за транспортними засобами, габаритно-вагові параметри яких перевищують нормативні, що, у свою чергу, призводить до руйнування автомобільних доріг загального користування;

- відсутність системи державного нагляду (контролю) за транспортними засобами та їх відповідністю технічним вимогам сучасних стандартів безпеки тощо.

На нашу думку, вирішення зазначених вище проблем у досліджуваній сфері можливо шляхом вдосконалення нормативно-правового регулювання окремих аспектів забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема:

1) визначення на законодавчому рівні компетенції окремого центрального органу виконавчої влади, що забезпечуватиме формування та реалізацію державної політики у сфері безпеки дорожнього руху шляхом доповнення Закону України «Про дорожній рух» [3] новою статтею (наприклад, ст. 11-1);

2) внесення змін до Бюджетного кодексу України [4] щодо перерозподілу доходів від адміністративних штрафів за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, загального фонду та спеціального фонду Державного бюджету України;

3) посилення відповідальності як за порушення правил користування ременями безпеки та мотошоломами шляхом внесення відповідних змін до частини 5 статті 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення [5] (№ 8492), так й за керування транспортними засобами особою, що перебуває в стані алкогольного сп'яніння або в стані, викликаному вживанням наркотичних або інших одурманюючих засобів, шляхом унесення відповідних змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення [4], Кримінального кодексу України [6], а також Законів України «Про дорожній рух» [3] та «Про Національну поліцію» [7];

4) запровадження заходів щодо запобігання та недопущення руйнування автомобільних доріг загального користування шляхом забезпечення контрольованим проїздом великогабаритних і великовагових транспортних засобів та здійснення габаритно-вагового контролю за транспортними засобами, габаритно-вагові параметри яких перевищують нормативні, зокрема: а) забезпечення працюючими в автоматичному режимі спеціальними технічними засобами, що мають функції вимірювання (зважування) габаритно-вагових параметрів фактичної маси та навантаження на вісь (осі) транспортного засобу; б) створення та утримання дорожніх лабораторій з перевірки стану збудованих, реконструйованих, відремонтованих та інших автомобільних доріг;

5) повернення проходження обов'язкового технічного огляду (контролю) всіх транспортних засобів шляхом: а) прийняття розробленого та поданого до Верховної Ради України проекту Закону України № 4683 від 17.05.2016 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу», яким пропонується імплементувати 10 актів законодавства Європейського Союзу (додаток XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію Україна – ЄС) [8] ; б) внесення до чинного Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів [9] відповідних змін щодо проведення обов'язкового технічного контролю для всіх транспортних засобів, у т.ч. приватних легкових авто і мототранспорту тощо.

Список використаних джерел:

1. Індекс глобальної конкурентноспроможності Global Competitiveness Index 2017-2018. World Economic Forum. URL: http://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018/competitiveness-rankings/?doing_wp_cron=1542201472.9078910350799560546875#series=EOSQ057 (дата звернення – 09.11.2018).
2. Статистика ДТП січень - жовтень 2018 р. Державне підприємство Український науково-дослідний інститут медицини транспорту МОЗ України. URL: <http://medtransvp.com.ua/statistika-dtp-sichen-zhovten-2018-r/> (дата звернення – 09.11.2018).
3. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993, № 3353-ХІІ. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення – 09.11.2018).
4. Бюджетний кодекс України від 08.07.2010, № 2456-VІ. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17> (дата звернення – 09.11.2018).
5. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984, № 8073-Х. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення – 09.11.2018).
6. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001, № 2341-ІІІ. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> (дата звернення – 09.11.2018).
7. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015, № 580-VІІІ. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19> (дата звернення – 09.11.2018).
8. Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу: проект Закону України від 17.05.2016, № 4683. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=59136 (дата звернення – 09.11.2018).
9. Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу: постанова Кабінету Міністрів України від 30.01.2012, № 137. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/137-2012-p> (дата звернення – 09.11.2018).

Коптєв Андрій Миколайович

ад'юнкт кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, підполковник поліції

Гаркуша В'ячеслав Вікторович

доцент кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, капітан поліції (науковий керівник)

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД НАДАННЯ ПОСЛУГ В СФЕРІ РЕЄСТРАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Європейська інтеграція України вимагає проведення реформ практично в кожній галузі життєдіяльності нашої країни з метою втілення міжнародних стандартів забезпечення прав та свобод громадян та розвитку економіки держави. А отже актуальним вбачається розгляд досвіду країн ЄС щодо надання адміністративних послуг в сфері реєстрації транспортних засобів.

Незважаючи на запровадження єдиних вимог щодо реєстрації транспортних засобів в країнах ЄС все ж таки є певні відмінності. Одну з найбільш простих процедур реєстрації транспортних засобів має Швеція. В цій країні для здійснення перереєстрації транспортних засобів потрібен всього один документ – реєстраційний сертифікат на транспортний засіб (аналог свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу в Україні). При першій реєстрації транспортного засобу його власнику видається такий документ, друга сторінка якого є незаповненою і використовується при продажі транспортного засобу як договір купівлі-продажу. В нього вписуються дані покупця, дату переходу права власності та підписи сторін. В день переходу права власності на транспортний засіб, новий власник повинен застрахувати його. Після заповнення другої сторінки реєстраційного документа вона поштою надсилається до Транспортного агентства, яке є цивільним органом [1]. Обов'язок повідомити Транспортне агентство про страхування транспортного засобу покладається на страхову компанію, тому додаткових документів, які б підтверджували факт страхування транспортного засобу новому власнику транспортного засобу не потрібно надсилати до Транспортного агентства. Також слід зазначити, що цю процедуру можливо здійснити і в електронному вигляді, але для цього потрібно мати реєстраційний сертифікат на транспортний засіб нового зразка, а також діючі посвідчення водія як продавця, так і покупця.

Транспортне агентство упродовж трьох днів з моменту отримання належним чином заповненої другої сторінки реєстраційного сертифікату транспортного засобу надсилає новому власнику завірений реєстраційний сертифікат з чистою другою сторінкою для можливого подальшого продажу транспортного засобу.

Дещо складнішою є процедура реєстрації транспортного засобу у Франції. В цій країні для реєстрації транспортного засобу новий власник подає пакет документів до суб'єкта реєстрації – місцевого перфекту (цивільний місцевий орган державної влади). Але обов'язок щодо збирання всіх необхідних для реєстрації транспортного засобу документів покладається на продавця.

Процедура реєстрації транспортного засобу у Франції регламентується наказом Міністерства навколишнього середовища, енергетики та регіонального планування від 09.02.2009 «Про правила реєстрації транспортних засобів» [2] та як і в Сполученому Королівстві залежить від типу реєстраційного сертифікату. Якщо цей документ старого зразку (складається з однієї сторінки), він заповнюється продавцем та залишається в нього як підтвердження права власності до отримання нового реєстраційного сертифікату новим власником. На ньому ставиться відмітка про продаж, яка підтверджується підписом продавця та ставиться дата продажу транспортного засобу.

Реєстраційний документ нового зразку складається з двох частин – до основного документа прикріплюється відривний купон, який складається з 2 частин. Першу частину заповнює продавець та залишає її в себе, другу частину заповнює новий власник, на ній також ставляться підписи обох сторін. Ця частина залишається у нового власника і слугує тимчасовим реєстраційним документом впродовж місяця, протягом якого необхідно отримати постійно діючий реєстраційний сертифікат.

Серед документів, які готує продавець транспортного засобу, а новий власник подає до місцевого префекту для його перереєстрації слід виділити окрему форму документу про підтвердження купівлі-продажу транспортного засобу, бланк якого можна отримати в місцевій префекції, а також документ, що підтверджує проходження технічного огляду транспортного засобу.

Порядок реєстрації транспортного засобу у Великій Британії регламентований Положенням про регламент дорожнього транспорту [3] та здійснюється як і в Швеції та Франції цивільним органом, а саме Агентством з ліцензування права керування та транспорту, яке є структурним підрозділом Департаменту транспорту Великої Британії.

Якщо реєстраційний сертифікат на транспортний засіб нового зразку та відповідає Директиві ЄС, процедура реєстрації транспортного засобу у Сполученому Королівстві не відрізняється від Шведської за винятком строків в отриманні реєстраційного сертифікату. Якщо в Швеції уповноваженим органом такий документ надсилається новому власнику протягом 2-3 днів, то у Великій Британії цей строк складає до 6 тижнів. Вразі виготовлення реєстраційного сертифікату за старим зразком, потрібно буде ще заповнити додаткову форму.

Проаналізувавши досвід країн з високим рівнем забезпечення безпеки дорожнього руху та забезпечення прав та свобод громадян, приходимо до висновку, що в більшості країн адміністративні послуги щодо реєстрації, перереєстрації транспортних засобів надаються цивільними державними

органами без здійснення огляду транспортного засобу та перевірки ідентифікаційних номерів транспортних засобів.

Найбільшим раціональним вбачається в Україні імплементація досвіду Швеції щодо надання адміністративних послуг в сфері реєстрації, перереєстрації транспортних засобів. Перш за все, вважаємо за необхідне відмовитись від практики здійснення огляду транспортного засобу та перевірки ідентифікаційних номерів його складових частин на відповідність свідоцтву про реєстрацію транспортного засобу перед здійсненням реєстрації, перереєстрації транспортного засобу та запровадити надання цієї послуги через ЦНАП. Але таку практику можливо втілити в життя лише після запровадження обов'язкового технічного контролю для всіх без виключення транспортних засобів.

Також необхідно забезпечити можливість подачі документів для здійснення реєстрації, перереєстрації шляхом безпосереднього звернення до будь-якого ЦНАП за вибором споживача адміністративної послуги або ж подачі таких документів поштою чи електронними засобами зв'язку. Враховуючи досвід Швеції вбачається можливим спростити перелік необхідних документів для здійснення реєстрації, перереєстрації транспортних засобів, обмежившись лише документом, що підтверджує купівлю-продаж транспортного засобу та його страхування новим власником.

Список використаних джерел:

1. Förordning (2001:650) om vägtrafikregister. URL: http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2001650-om-vagtrafikregister_sfs-2001-650
2. Arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000020237165&dateTexte=&categorieLien=id>
3. The road vehicles (display of registration Marks) Regulations 2001. URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukxi/2001/561/contents/made>

Коробкін Валерій Федорович

старший науковий співробітник Українського науково-дослідного інституту цивільного захисту, кандидат технічних наук, доцент

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ЖИТТЯ ЛЮДИНИ У ДОРОЖНЬОМУ РУСІ ПРІОРИТЕТ З ІНШИМИ ЗАВДАННЯМИ ДЕРЖАВИ

В Україні рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод є одним з найвищих в Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій. Особливо тривожним є те, що понад 44,2 відсотка

загиблих у дорожньо-транспортних пригодах у 2017 році – пішоходи та велосипедисти. Велике занепокоєння викликає те, що за останній шестирічний період на дорогах України загинуло 1,4 тис. дітей віком до 18 років, а дорожньо-транспортні пригоди в Україні є першою за поширеністю причиною смерті молоді віком від 15 до 24 років та другою за поширеністю причиною смерті дітей віком від 5 до 14 років [1].

За 2017 рік на автошляхах держави майже кожну годину траплялося 3 ДТП із потерпілими, практично через кожні 2,5 години в автопригодах гинула людина. У середньому за добу в автопригодах гинуло 9 осіб та отримували тілесні ушкодження близько 95 учасників дорожнього руху.

Географія ДТП із постраждалими, кількість загиблих і травмованих при ДТП, індикатори соціального ризику та індикатори тяжкості наслідків ДТП по регіонах України у 2017 році надано на рис. 1–5 (дані Донецької та Луганської областей не відображають реального стану у зв'язку з проведенням ООС, дані щодо Республіки Крим та м. Севастополь відсутні) [2, 3].

Тяжкість наслідків дорожньо-транспортних пригод становить, у середньому, 12 загиблих на 100 автопригод із потерпілими (у 2016 році 10 загиблих на 100 автопригод із потерпілими). Кількість автопригод з тяжкими наслідками зросло майже по всіх регіонах України. Більшість ДТП з тяжкими наслідками скоєно у Львівській, Київській, Дніпропетровській, Одеській та Запорізькій областях, при цьому більшість загиблих і травмованих припадає на Київську, Львівську, Дніпропетровську, Одеську, Харківську та Запорізьку області.

Найбільшим ризикам потрапляння в дорожньо-транспортну пригоду, ризику загинути або зазнати травмувань наражаються мешканці Львівської, Київської, Житомирської, Чернігівської, Херсонської, Одеської, Волинської, Рівненської та Черкаської областей. На рисунку 4 наведено дані щодо індикатора соціального ризику (кількість загиблих у ДТП на 100 000 населення) по регіонах України. Індикатор соціального ризику в Україні складає 8,1, що від 1,5 до 2,3 разів більше ніж у провідних країнах ЄС (Німеччина – 4,3, Данія – 3,5, Іспанія – 3,7, Франція – 5,1, Італія – 6,1 тощо)[4, 5].



Рисунок 1 – Кількість ДТП з тяжкими наслідками по регіонах України у 2017 році



Рисунок 2 – Кількість загиблих у ДТП з тяжкими наслідками по регіонах України у 2017 році



Рисунок 3 – Кількість травмованих у ДТП з тяжкими наслідками по регіонах України у 2017 році



Рисунок 4 – Індикатор соціального ризику (кількість загиблих у ДТП на 100 000 населення) по регіонах України у 2017 році

На рис. 5 наведено дані щодо індикатору тяжкості наслідків ДТП (кількість загиблих в ДТП на 100 постраждалих), що характеризує ступінь пасивної безпеки транспортних засобів та автомобільних доріг, а також ступінь розвитку й рівень організації робіт з надання медичної допомоги постраждалим

в ДТП по регіонах України. Дуже низькі показники відмічене у Чернівецькій, Чернігівській, Київській, Житомирській, Рівненській та Херсонській областях

Як вплинути на ситуацію? Які заходи? Одним із дієвих заходів, враховуючи досвід країн ЄС та США є наглядове-контрольна діяльність патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху. Разом з тим, в звіті про діяльність Національної поліції України за 2017 рік стан безпеки на дорогах України не згадується взагалі, а збільшення кількості ДТП на автошляхах держави, у томучислі з постраждалими та загиблими, віднесено як «існуюче проблемне питання». А це 3432 загиблих і 34677 травмованих!!!! Те, що це лише «якась проблема» для держави свідчить і те, що на сьогодні в Україні остаточно ліквідовано колишні підрозділи забезпечення безпеки дорожнього руху (ДАІ) та передано відповідні функції до патрульної поліції, де працівники поліції досвід щодо забезпечення безпеки громадян у дорожньому русі ще не мають. Патрульні наряди тільки починають навчатися та накопичувати досвід.

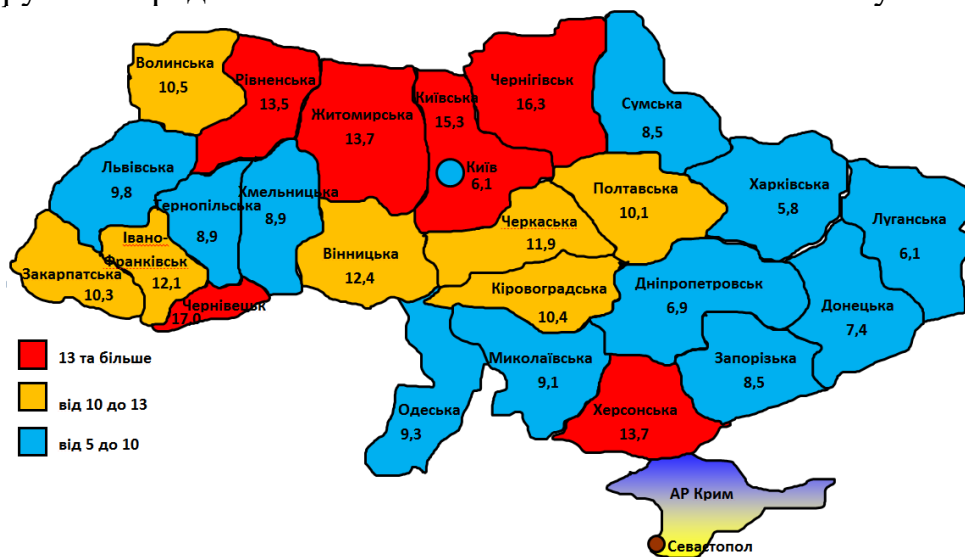


Рисунок 5 – Індикатор тяжкості наслідків ДТП (кількість загиблих в ДТП на 100 постраждалих)

Разом з тим, на мій погляд, поліцейській, як і раніше міліціонер працює за вказівкою та на державному рівні не існує проблеми безпеки дорожнього руху. Керівники країни та влади на місцях лише інколи згадують про загиблих на дорогах та видають деякі постанови. «Зменшення аварійності дорожнього руху, насамперед шляхом розвитку спроможностей патрульної поліції» [6], не той основний шлях наведення ладу у дорожньому русі. На сьогодні після чотирьох років гібридної війни з Росією та економічної кризи у державі тільки почали розглядати проблеми безпеки дорожнього руху. В той же час забезпечення безпеки життя людині у дорожньому русі завжди повинно бути у пріоритеті з іншими завданнями держави. На сьогодні такого завдання, існують тільки декларативні стратегії, що періодично приймаються протягом останніх декількох десятиліть.

Список використаних джерел:

1. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 р. № 481-р / Урядовий кур'єр. Офіційне видання від 27.07.2017 № 138.
2. Статистика ДТП в Україні за 2017 рік: ДТП 12-2017 / База даних патрульної поліції України. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення : 10.07.2018).
3. Аналіз стану безпеки руху, судноплавства та аварійності на транспортів України за 2017 рік / Державна служба України на транспорті: лист 3357/09/15-18 від 16.04.2018. Київ. 23 с.
4. Global status report on road safety 2015 [Доклад о безопасности дорожного движения в мире 2015 г.]. Geneva: World Health Organization; 2015 (http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/, accessed 13 April 2016).
5. Jackisch J, Sethi D, Mitis F, Szymanski T, Arra I. Европейские факты и Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015. Копенгаген, Всемирная организация здравоохранения, 2015 (http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0009/298386/European-facts-Global-Status-Report-road-safety-ru.pdf, станом на 20 січня 2017 р.).
6. Звіт про діяльність Національної поліції України за 2017 рік / сайт МВС України. Київ. 2018. URL: https://www.npu.gov.ua/assets/userfiles/files/zvity/Zvit_NPU_2017_text+grafic.pdf

Кузьмін Дмитро Володимирович

старший викладач кафедри економіки і управління Конопотського інституту Сумського державного університету, кандидат юридичних наук

ПОНЯТТЯ БЕЗПЕКИ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Сучасний стан гарантування безпеки пасажирських перевезень транспортом викликає небезпідставне занепокоєння як у керівництва держави, так і в населення. Кількість загиблих і поранених під час дорожньо-транспортних пригод, порушень правил експлуатації транспорту вимагає від держави впровадження нових і удосконалення існуючих ліцензійно-дозвільних, реєстраційних, контрольно-наглядових і багатьох інших засобів гарантування безпеки на транспорті. Особливу стурбованість викликає порушення вимог і правил безпеки на транспорті, що вчиняється водіями, технічним персоналом тощо та призводить до значних людських втрат.

Проблеми безпеки турбували суспільство з давніх часів. Розглядаючи виникнення й становлення самої ідеї безпеки, а також самого поняття, відзначимо що вперше згадку про це знаходимо в філософській і науковій спадщині Сходу IV-VI ст.ст. до нашої ери в працях Сунь-Цзи “Трактат про

воєнне мистецтво”, У-Цзи “Про мистецтво ведення війни”, де були визначені положення, що є базовими в теорії гарантування безпеки держави й людини. Пізніше Платон висловлює свої бачення безпеки. Поняття безпека, за Платоном, асоціюється з такими поняттями, як “допомога” і “спасіння” [1, с. 260-263; 275]. У часи Стародавнього Риму Цицерон (106-43 р.р. до н. е.) стверджував, що з появою власності на землю виникає необхідність її охороняти й гарантувати безпеку її власників, а в цілому - необхідність у системі гарантування безпеки держави. Ідеї безпеки пізніше були висвітлені у працях мислителів Ф. Аквінського, Ш. Монтеск’є, Д. Дідро, Дж. С. Міля, К. Маркса, Є. Дюркгейма, П.А. Сорокіна, Б.М. Чичеріна, К.Д. Кавеліна. У цілому, з точки зору сучасних дослідників, поняття “безпека” пройшло три основні етапи [2, с.78-91].

Саме поняття “безпека” увійшло до вжитку в XII ст., воно означало спокійний стан духу людини, яка вважала себе захищеною від будь-якої небезпеки. З таким змістом це поняття вживалось у лексиці народів Західної Європи до XVII ст. Незначне поширення цього поняття пов’язане з розповсюдженням, починаючи з XIII ст., терміна “поліція”, зміст якого був надзвичайно широким - державний устрій, державне управління, метою якого є благо та безпека всіх. У XVII-XVIII ст.ст. практично в усіх країнах утверджується точка зору, що метою держави є загальний добробут і безпека. Тому поняття “безпека” набуває нового змісту: стан, ситуація, спокій, який виникає внаслідок відсутності реальної небезпеки (як фізичної, так і моральної), а також матеріальні, економічні, політичні умови, які створюються відповідними органами й організаціями [3, с. 180].

Важливу роль у становленні категорії “безпека” в науці відіграли праці філософів. Так, зокрема, проблема безпеки людства була предметом уваги таких яскравих представників філософської думки як Імануїл Кант та Томас Гоббс. [4, с.186]. Т. Гоббс вважав, що головною метою держави є гарантування безпеки. Кінцевою метою людей є турбота про самозбереження й про якомога краще життя [5, с.129]. Іншої позиції стосовно проблеми безпеки дотримується Імануїл Кант. Так філософ не обмежується рамками окремої держави, а прямо чи опосередковано утверджує необхідність створення системи безпеки колективної. Крім іншого, суттєвим позитивним моментом філософсько-правового розуміння мислителя проблеми безпеки є те, що він ставить і розглядає її у всесвітньо-історичному аспекті, тобто не тільки в середині окремої держави, а й щодо вічного миру між народами [4, с. 189]. Однак, необхідно зазначити, що подібні філософські позиції не зводилися до конкретних понять категорії “безпека”.

Усвідомлення в подальшому безпеки як результату соціальної діяльності, дало можливість визначити її певні рівні: міжнародна глобальна, міжнародна регіональна, національна (державна) безпека. У межах національної безпеки, у свою чергу, виділяють державну, локальну (регіональну) та приватну (фірм, особи). Залежно від сфери суспільного життя національну безпеку поділяють на політичну, економічну, військову, екологічну, соціальну, культурну, правову та ін. [3, с.180-181]. Сучасні позиції дослідників щодо необхідності пошуку нових

шляхів осмислення безпеки ґрунтуються на науковому аналізі сутності Української держави, її суспільних структур, положення у світовому співтоваристві. В енциклопедичних виданнях “безпека” розуміється як стан захищеності життєво важливих інтересів особи, суспільства й держави від зовнішньої й внутрішньої загрози [6, с. 207]. У свою чергу, Г. Ситник трактує безпеку як такий стан природи, людини, соціальної групи, суспільства, держави, яким гарантується захист їх життєво важливих потреб, інтересів від внутрішніх і зовнішніх загроз, який є необхідною умовою збереження та примноження духовних і матеріальних цінностей [7, с. 24]. Необхідно також зазначити точку зору О.А. Белькова, який визначає безпеку “як стан розвитку й умов життєдіяльності соціуму, структуру його інститутів і визначень, при яких забезпечується збереження їх якісної визначеності з об’єктивно обумовленими інноваціями в них і вільне співвідношення власної природи і їх визначене функціонування” [8, с. 91].

Перше визначення національної безпеки на законодавчому рівні було сформульовано в Постанові Верховної Ради України “Про Концепцію (основи державної політики) національної безпеки України” від 16.01.1997 р., що розуміється як стан захищеності життєво важливих інтересів особи, суспільства й держави від внутрішніх і зовнішніх загроз, що є необхідною умовою збереження й примноження духовних і матеріальних цінностей. Головними об’єктами національної безпеки визначені: громадянин (його права та свободи); суспільство (його духовні і матеріальні цінності); держава (її конституційний лад, суверенітет, територіальна цілісність та недоторканність кордонів). Як зазначають автори навчального посібника “Національна безпека України (методологічні аспекти, стан і тенденції розвитку)”, головною (стратегічною) метою національної безпеки є гарантування захисту: природи, людини - її прав і свобод, соціальних і національних груп, суспільства, держави - її суверенітету, територіальної недоторканності й політичної незалежності [9, с. 7]. Аналізуючи наведені позиції щодо термінів “безпека” і “національна безпека”, можна дійти висновку, що вони співвідносяться як загальне й часткове. Відповідно безпека пасажирських перевезень автомобільним транспортом є також похідною від категорії безпека. Ця категорія має певні особливості, пов’язані зі змістом пасажирських перевезень транспортом. Говорячи ж про пасажирські перевезення, необхідно мати на увазі особливо високі вимоги до безпеки. Вони викликані наявністю різноманітних об’єктів для подібних загроз: зручність пасажирського перевезення, доставки пасажирів й багажу до пункту призначення в строк, установлений договором перевезення.

Ураховуючи зазначене, ми маємо можливість визначити й поняття безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом. Отже, під цією категорією необхідно розуміти динамічно стійкий стан захищеності, зручність пасажирського перевезення, доставка пасажирів й багажу до пункту призначення в строк, установлений договором перевезення, транспортного засобу, життя, здоров’я й майна осіб, які користуються послугами автомобільного транспорту й працівників-перевізників від різноманітних загроз під час здійснення пасажирських перевезень автомобільним транспортом.

Список використаних джерел:

1. Платон. Собрание сочинений: В 4-х т. М.: Мысль, 1994. Т. 3. 656 с.
2. Осипов Ю.И. Проблемы профессионализма в деятельности полиции США: теория и практика // Профессиональные и общественные начала в деятельности органов внутренних дел: история и современность: Труды Академии МВД СССР. М., 1990. 186 с.
3. Развадовський В.Й. Державне регулювання транспортної системи в Україні: Дис... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Х., 2004. 508 с.
4. Дзьобань О.П., Разметаєва Ю.С. Проблема безпеки у творчості Томаса Гоббса та Імануїла Канта: філософсько-правовий аспект. Проблеми законності. 2007. № 86. С. 185-194.
5. Гоббс Т. Сочинения: В 2х т. / Сост., ред., авт. примеч. В.В. Соколов: Пер. с лат. и англ. М.: Мысль, 1991. Т. 2 584 с.
6. Юридична енциклопедія: В 6 т. / Редкол.: Ю.С. Шемшученко (відп. ред.) та ін. К.: Укр. енцикл., 1998. Т. 1: А-Г. 672 с.
7. Ситник Г. Методологічні аспекти формування категоріального апарату національної безпеки // Вісник Української академії державного управління. 2000. № 2. С. 21-25.
8. Бельков О.А. Понятийно-карательный аппарат концепции национальной безопасности // Информационный сборник "Безопасность". 1994. № 3. С. 91.
9. Казаков В. Правовой порядок как объект охраны российской милиции // Право и жизнь. 1997. № 11. С. 24.
10. Нижник Н.Р., Ситник Г.П., Білоус В.Т. Національна безпека України (методологічні аспекти, стан і тенденції розвитку): Навчальний посібник / За заг.ред. П.В. Мельника, Н.Р. Нижник. Ірпінь, Академія ДПС України, 2000. 301 с.

Куліковська Ольга Євгенівна

професор кафедри геодезії Криворізького національного університету, доктор технічних наук, професор

Атаманенко Юлія Юріївна

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

ВИБІР МАСШТАБУ ПРИ КАРТОГРАФУВАННІ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ПРИГОДИ НАЯВНИМИ ТЕХНОЛОГІЯМИ

Основна інформація про механізм дорожньо-транспортної пригоди може бути отримана у результаті огляду місця пригоди (ОМП). У місті з інтенсивним рухом транспортних засобів (ТЗ) для реєстрації обставини місця ДТП поряд з геодезичними методами застосовують фотограмметричні. Це дає можливість забезпечити якість збору інформації про місце розташування автомобілів та їх слідів на проїзній частині; скоротити час реєстрації пригоди, що в умовах

інтенсивного руху дозволяє зберегти усі сліди, речові докази та відновити нормальні умови для руху; скласти план ДТП у масштабі, що дозволяє візуально уявити механізм руху транспортних засобів до пригоди. При обґрунтуванні вибору масштабу картографічних матеріалів доцільним є розгляд критерію, який дозволяє отримати його кількісну оцінку.

Масштаб картографування ДТП обирається залежно від точності визначення параметрів руху ТЗ, які беруть у ньому участь. Головною проблемою судової автотехнічної експертизи є питання про можливість водія запобігти скоєнню аварії, тобто встановити, чи мав водій час шляхом уживання своєчасних заходів (гальмування, маневр) уникнути аварійних наслідків.

Час як функцію швидкості руху і пройденого шляху можна визначити за формулою:

$$t = \frac{L}{v}, \quad (1)$$

де L – відстань, v – швидкість руху транспортного засобу.

У довідковій літературі [1] з автотехнічної експертизи параметр «час» наводиться з точністю до 0,01 с, тому для точності визначення S по планам ДТП виходять із цієї вимоги.

При проведенні автотехнічної експертизи значення L визначають за показаннями водія, очевидців чи експертів. Встановити швидкість руху в період виникнення небезпеки за відсутності приладів типу спідометр доволі важко, оскільки увага водія в цей момент сконцентрована на навколишній обстановці. Одним із способів визначення навчальної швидкості є її розрахунок за гальмівним шляхом. Формула визначення довжини гальмівного шляху при заданій швидкості до повної зупинки має вигляд [2]:

$$S = \frac{K_3 V^2}{254 \mu}, \quad (2)$$

де K_3 – гальмівний коефіцієнт (для легкового автомобіля він дорівнює 1, для вантажного автомобіля – 1,2); V – швидкість руху транспортного засобу, км/год; μ – коефіцієнт зчеплення дороги (табл. 1).

Таблиця 1

Параметри коефіцієнта зчеплення

Тип покриття дороги	Коефіцієнт зчеплення, μ
Суха асфальтована дорога з рівною траєкторією руху (с. д.)	0,7
Мокра дорога (м. п.)	0,4
Дорога, покрита вкатаним снігом (п. в. с.)	0,2
Обмерзла дорога (о. д.)	0,1

Коефіцієнт зчеплення залежить від конструкції шин та внутрішнього тиску, навантаження та інших умов роботи (швидкості, прискорення, поворотів).

Дорожній малюнок протектора забезпечує найбільший коефіцієнт зчеплення на дорогах з твердим покриттям, універсальний – на дорогах

змішаного типу, а малюнок протектора підвищеної прохідності – у важких шляхових умовах та по бездоріжжю. У міру зношування малюнка протектора значення коефіцієнта зчеплення зменшується. При збільшенні внутрішнього тиску повітря у шині коефіцієнт зчеплення зростає, а потім зменшується. При збільшенні швидкості руху автомобільного транспорту коефіцієнт зчеплення спочатку збільшується, а потім зменшується. Збільшення вертикального навантаження на колесо призводить до значного зменшення коефіцієнта зчеплення [3].

Коефіцієнт зчеплення дуже впливає на безпеку дорожнього руху. Його недостатньо високе значення викликає численні аварії та нещасні випадки на дорогах. Як показали дослідження [4], з цієї причини відбувається 15% загального числа дорожньо-транспортних пригод, а в несприятливі періоди року – близько 70%. Для забезпечення безпечного руху значення зчеплення повинно становити не менше 0,4.

Скорочена формула визначення довжини гальмівного шляху має вигляд:

$$S = \frac{v^2}{2\mu g}, \quad (3)$$

де μ – коефіцієнт зчеплення; g – прискорення (9,8 м/с²);

Результати підрахунків представлено у таблиці 2.

Таблиця 2

Зупинний шлях автомобіля при різних видах покриття дороги

V , км/го д	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	120
V , м/сек	3	6	8	11	14	17	19	22	25	28	33
S (с.п.)	0,5 6	2,25	5,06	9,00	14,0 6	20,25	27,56	35,99	45,55	56,24	80,98
S (м.п.)	0,9 8	3,94	8,86	15,7 5	24,6 0	35,43	48,23	62,99	79,72	98,42	141,7 2
S (п.в.с .)	1,9 7	7,87	17,7 2	31,4 9	49,2 1	70,86	96,45	125,9 8	159,4 4	196,8 4	283,4 5
S (о.д.)	3,9 4	15,7 5	35,4 3	62,9 9	98,4 2	141,7 2	192,9 0	251,9 5	318,8 8	393,6 8	566,8 9

Залежність довжини гальмівного шляху автомобіля від швидкості руху та коефіцієнта зчеплення показано на рис. 1.

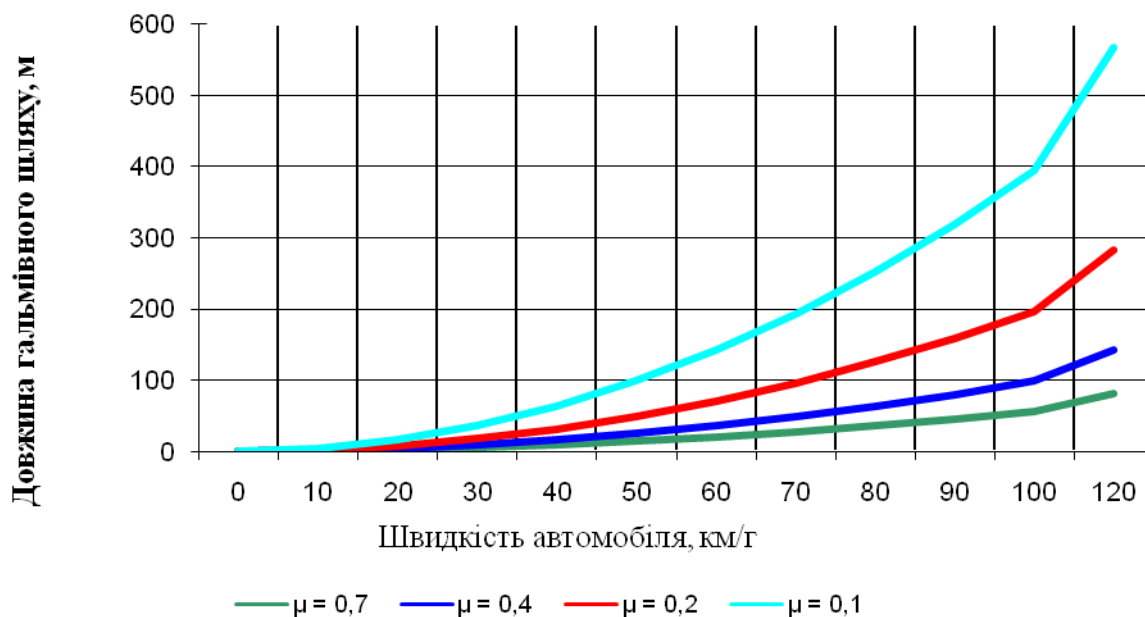


Рис. 1. Залежність довжини гальмівного шляху автомобіля від швидкості та коефіцієнта зчеплення

Після відповідного перетворення формули (2) одержимо помилку визначення швидкості за формулою (4)

$$m_v = 2\mu g m_s, \quad (4)$$

де m_s – помилка визначення гальмівного шляху.

Дослідження впливу помилок визначення швидкості руху на час показало, що при швидкості руху автомобіля менше ніж 30 км/год необхідно вимірювати гальмівний шлях з точністю ± 5 см. Зазвичай при складанні схеми місця ДТП використовують рулетки – з точністю більше чим 0,5 мм, а довжина ділянки, що знімається при ДТП дорівнює ≈ 20 метрів, тому рекомендовано застосовувати масштаб складання схеми місця ДТП 1:100.

Список використаних джерел:

1. Городокин В. А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий, осмотр места ДТП, схема места ДТП / В. А. Городокин, А. Е. Вязовский. – Челябинск, 2010. – С. 14–27.
2. Староверов В. С. Вимоги до геоінформаційного забезпечення та методів реєстрації ДТП при створенні спеціалізованих картографічних матеріалів / В. С. Староверов, З. Д. Дерех // Вісник геодезії та картографії. – № 3. – С. 31–34.
3. Печкина В. А. Основы обеспечения безопасности дорожного движения / Печкина В. А. – Иркутск ИрГТУ, 1999. – 138 с.
4. Дерех З. Д. Выбор масштаба при составлении планов дорожно-транспортных происшествий стереофотограмметрическим методом / З. Д. Дерех // Инженерная геодезия. – 1986. – № 29. – С. 27–28.

Лопатін Станіслав Володимирович

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

ЩОДО МІЖНАРОДНОГО ВРЕГУЛЮВАННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСУ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

В умовах постійної євроінтеграції суспільства та міжнародного співробітництва України з іншими країнами світу відбувається істотне зближення національної правової системи до міжнародної. Серед чинних нормативно-правових актів, які закріплюють міжнародні стандарти правового статусу учасників дорожнього руху та покликані те тільки полегшити, але й покращити рівень безпеки дорожнього руху, є Конвенція про дорожній рух 1968 року (зі змінами та доповненнями, внесеними Європейською угодою від 01 травня 1971 року та поправками від 28 вересня 2004 року) [1].

Стосовно правового статусу учасників дорожнього руху конвенція визначає, що усі користувачі дороги повинні вести себе таким чином, щоб не створювати небезпеки чи перешкод для руху, не наражати на небезпеку людей і не завдавати шкоди державному, громадському чи приватному майну.

Стаття 8 Конвенції закріплює вимоги до осіб, що бажають бути водіями, зокрема: 1) водій повинен володіти необхідними фізичними і психічними якостями, і її фізичний і розумовий стан має дозволяти йому керувати транспортним засобом; 2) водій механічного транспортного засобу повинен мати знання та навички, необхідні для керування транспортним засобом; однак це положення не перешкоджає навчання водінню відповідно до положень національного законодавства; 3) водій повинен контролювати свій транспортний засіб таким чином, щоб бути завжди в змозі належним чином керувати ним. Він зобов'язаний знати правила дорожнього руху, приписи в області безпеки дорожнього руху, а також фактори, які можуть вплинути на його поведінку, як втома, прийом лікарських препаратів і керування транспортним засобом в стані алкогольного сп'яніння чи під впливом наркотиків; 4) водію транспортного засобу слід уникати будь-яких дій, які не пов'язані з водінням тощо.

Також Конвенція встановлює правила поведінки водіїв по відношенню до пішоходів (ст. 21), а також дії водія у випадку дорожньо-транспортної пригоди за його участі (ст. 31) [1].

Стосовно пішоходів Конвенція про дорожній рух 1968 року закріплює, що пішоходами є особи, які везуть дитячу коляску, коляску для хворого, інвалідну коляску або будь-яке інше транспортний засіб, невеликих розмірів і без двигуна, особи, що ведуть велосипед або велосипед з підвісним двигуном, а також інваліди, що пересуваються в інвалідних колясках, що приводяться в рух ними самими або рухаються зі швидкістю пішохода [1].

Серед основних обов'язків пішоходів Конвенція закріплює такі (ст. 20):

1) пішоходи повинні по можливості не користуватися проїзною частиною, а якщо вони нею користуються, то вони повинні проявляти обережність, щоб не турбувати і не затримувати без необхідності рух; 2) якщо біля краю проїзної частини дороги є тротуар або узбіччя, придатні для руху пішоходів, останні можуть користуватися ними; 3) поза населеними пунктами пішоходи, що рухаються по проїзній частині дороги, повинні дотримуватися (якщо це не загрожує їхній безпеці і при відсутності особливих обставин) сторони, протилежній стороні, відповідної напрямку руху; 4) пішоходи не повинні перетинати проїзну частину дороги, не прийнявши запобіжні заходи; вони повинні користуватися пішохідними переходами, якщо такі є поблизу. Пішоходи повинні переходити проїзну частину дороги під прямим кутом до її осі. Вийшовши на проїзну частину дороги, пішоходи не повинні подовжувати свій перехід, затримуватися або зупинятися на ній без необхідності тощо [1].

Стаття 27 Конвенції 1968 року закріплює також обов'язки велосипедистів. Так, велосипедистам забороняється: 1) пересуватися, не тримаючись за руль, використовувати інші транспортні засоби в якості буксира, перевозити, буксирувати або штовхати предмети, які можуть перешкодити управлінню або становлять небезпеку для інших учасників дорожнього руху. Аналогічні положення застосовуються до водіїв велосипедів з підвісним двигуном і мотоциклів, але, крім цього, вони повинні тримати кермо обома руками, за винятком тих випадків, коли необхідно подати сигнал; 2) водіям велосипедів і велосипедів з підвісним двигуном забороняється перевозити пасажирів; окрім як на додатковому сидінні (сидіннях), обладнаному на велосипеді. Водіям мотоциклів дозволяється перевозити пасажирів тільки в колясці (якщо така є) і на додатковому сидінні, яке може бути обладнано позаду водія; 3) при наявності велосипедних смуг руху або велосипедних доріжок велосипедистам слід рухатися саме по ним; 4) під час руху користуватися захисними шоломами [1].

Зазначений нормативно-правовий акт закріплював правила розташування водіями транспортних засобів на дорозі; правила обгону та руху рядами; вимоги щодо безпечної швидкості та дистанції; правила проїзду перехресть, зупинки та стоянки транспортних засобів, вимоги до пасажирських перевезень, правила користування світловими та звуковими приладами та умови допуску транспортних засобів до руху на дорозі (обладнання, технічний стан автомобіля) [1].

Також у 1968 році у м. Вена була прийнята Конвенція про дорожні знаки та сигнали, яка була прийнята країнами-учасницями з метою уніфікації дорожніх знаків. Даною конвенцією, окрім термінів, затверджених раніше Конвенцією про дорожній рух, надається термін поняття «водій», яка означає будь-яку особу, що керує транспортним засобом, автомобілем тощо або веде по дорозі худобу, стада запряжених, в'ючних або верхових і в'ючних тварин [2].

Постійне зростання автомобільних потоків між європейськими державами, а також небезпека, з якою пов'язане порушення правил, норм і стандартів у сфері транспортної безпеки зумовило підписання Європейської Конвенції про заходи покарання за порушення правил дорожнього руху

(м. Страсбург, 30 листопада 1964 року, набула чинності 18 липня 1972 року). Також метою прийняття даної Концепції було зміцнення союзу між європейськими державами, налагодження співпраці для більш ефективного покарання за порушення правил дорожнього руху, скоєних на територіях зазначених країн [3].

Європейська концепція про заходи покарання за порушення правил дорожнього руху визначила перелік порушень на транспорті, за скоєння яких особа буде притягнута до відповідальності незалежно від країни-перебування, а саме: 1) ненавмисне вбивство або нанесення тілесних ушкоджень в результаті дорожнього руху; 2) втеча (приховування) з місця події, тобто порушення зобов'язань, покладених на водія в разі дорожньо-транспортної пригоди; 3) водіння автомобіля особою в стані сп'яніння або під впливом алкоголю; під впливом наркотиків або препаратів, що мають аналогічну дію; нездатного вести машину в результаті надмірної втоми; 4) водіння моторного автомобіля без страхового покриття, що гарантує громадянську відповідальність за шкоду, заподіяну третім особам в зв'язку з використанням автомобіля; 5) відмова підкоритися приписам співробітника органів дорожнього руху; 6) недотримання правил, що стосуються: швидкості автомобіля; місця автомобіля в русі та напрямки руху, зустрічного руху, обгону, зміни напрямку і подолання залізничних переїздів; переваги в русі; переважного права проїзду деяких автомобілів - пожежних, швидкої допомоги, поліції; недотримання сигналів і дорожньої розмітки, особливо сигналу «Стоп»; стоянки і зупинки автомобілів; права проїзду автомашин або певних категорій автомашин (негабаритними чи нестандартними); устаткування, що забезпечує безпеку автомобілів і їх вантажу; освітлення автомобіля і використання світлових приладів; вантажу і вантажопідйомності автомашин; реєстрації автомобілів, номерних знаків і знаків, що вказують на країну реєстрації; 7) керування автомобілем без відповідних документів [3].

Існування міжнародних нормативно-правових актів, що закріплюють стандарти поведінки учасників дорожнього руху та усіх тих, хто користується автошляхами дає змогу не тільки уніфікувати правила, норми і стандарти, що стосуються забезпечення дорожнього руху не тільки на території певної держави та й у світі загалом, а також удосконалити внутрішнє транспортне законодавство в частині визначення та закріплення статусу учасників дорожнього руху та приведення його до певних міжнародних стандартів.

Список використаних джерел:

1. Конвенція про дорожній рух (Вена, 08 листопада 1968 року) [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU70K01U.html

2. Конвенція про дорожні знаки та сигнали (Вена, 08 листопада 1968 року) [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_signs_2006v_RU.pdf

3. Європейська Конвенція про заходи покарання за порушення правил дорожнього руху (Страсбург, 30 листопада 1964 року) [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://hrlibrary.umn.edu/euro/Rets52.html>

Лук'янчиков Борис Євгенович

головний науковий співробітник інституту спеціальної підготовки Національної академії прокуратури України, кандидат юридичних наук, доцент

Микитенко Ольга Борисівна

студент Університету економіки, права та інформаційних технологій "КРОК"

СУЧАСНИЙ СТАН БОРОТЬБИ ІЗ ПЕРЕВИЩЕННЯМ ШВИДКОСТІ НА ДОРОГАХ УКРАЇНИ

Майже щотижня мас-медіа інформує нас про жахливі аварії із людськими жертвами. Так, за даними Департаменту патрульної поліції України за перші п'ять місяців поточного року зареєстровано 57184 дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП). У порівнянні, за аналогічний період минулого року цей показник дорівнював 63372 ДТП. Тобто, у цьому році кількість автомобільних аварій зменшилась на 9,8%. З загальної кількості ДТП, із потерпілими сталося 7861 випадок, а за аналогічний період минулого року показник був декілька вищим – 9270, тобто також простежується невеличке зниження - близько 15%. Загалом, за неповних півроку у автомобільних аваріях загинуло 988 та травмовано 10146 осіб, що в свою чергу також менше ніж за такий самий період 2017 року [1].

Зрозуміло, що таке положення у сфері безпеки дорожнього руху не може задовольняти а ні пересічних громадян, а ні керівництво країни. Саме тому, перед науковцями та практиками стоїть невідкладне завдання щодо зменшення смертності на дорогах нашої країни. Зокрема запровадження концепції VisionZero, яка добре зарекомендувала себе у Швеції [2]. Суть даної концепції полягає у відшуванні причин та умов за яких людина припускається певних помилок та їх усунення. Концепція має на меті звести смертність на дорогах на нівець. Взагалі, дана концепція не має чіткого переліку заходів, і може відрізнятися у різних регіонах країни. Проте, існують і загальні тенденції. Так, однією з причин зростання кількості порушень ПДР, поряд із керуванням транспортним засобом у нетверезому стані можна з упевненістю назвати перевищення встановленого ліміту швидкості. Саме тому, з 1 січня в Україні вступило в дію нове правило: швидкість руху автотранспорту в населених пунктах обмежена 50 кілометрами на годину [3].

Контроль за дотриманням швидкісного режиму покладено на працівників патрульної поліції України за допомогою як мобільних так і стаціонарних технічних засобів. На сьогодні, патрульна поліція застосовує радари у яких поєднано сучасні лазерні технології разом із функцією фото-відео фіксації самого правопорушення. Керівництво НПУ в питаннях технічного оснащення

дорожніх підрозділів спрямовує свою діяльність для наближення до європейських стандартів контролю на дорогах, результатом чого стало запровадження в експлуатацію багатофункціонального американського пристрою «TruCam» [4].

Одними із сумно відомих нашим водіям вимірювачів швидкості є прилад Російської Федерації «Візир». Він відзначився тим, що в ньому вперше поєднали технологію вимірювання із відео- та фото фіксацією, але недоліком виявлялося те, що сектори, у яких фіксується швидкість і ведеться фото чи відео зйомка, можуть просто не співпадати, завдяки тому, що швидкість він вимірює на відстані не менше 400 метрів а чітке фотозображення номерного знаку можна отримати лише на відстані до 80 м [5].

Як свідчить практика, у різних регіонах на дорогах можна зустріти і інші вимірювачі швидкості: «Радіс» «ЛІСД», «Арена», «Кріс», «Бінар», «Амата», «Гарпун-К».

За видом випромінювання радари поділяються на: радіочастотні («Радіс», «Арена», «Кріс», «Бінар», «Візир», «Рапіра»), та лазерні («TruCam», «Амата», «Гарпун-К», «ЛІСД»).

Зрозуміло, що лазерні радари більш сучасні та досконалі. Так, американський «TruCam» розроблений фахівцями NASA у двічі дешевше російського радару «Стрілка», працює на лазерній технології, а «Стрілка» – радіочастотній. На основі «TruCam» вітчизняними фахівцями було створено стаціонарний радарний комплекс «Гарпун-К», що встановлювали на контрольно-перепускних пунктах [6].

В нашій країні згідно до ст. 251 КУпАП дозволено застосовувати лише такі прилади контролю швидкості транспортних засобів, які мають функції фото – відеофіксації правопорушень («Арена», «Рапіра», і «TruCam») і відповідно до ст. 9 Закону «Про метрологію та метрологічну діяльність» пройшли державну метрологічну атестацію як тип вимірювальних засобів [7], а також що даний прилад пройшов перевірку і відповідно до постанови КМУ № 94 від 13 січня 2016 р. внесений до реєстру засобів вимірювальної техніки [8].

Отже на сьогодні працівники патрульної поліції на законних підставах можуть використовувати лише один зареєстрований за № 338 у «Укрметртестстандарт» радіолокаційний вимірювач швидкості виробництва ТОВ «Симикон», Російської Федерації «Радіс» [9], та американський лазерний радар «TruCam», який пройшов повторну сертифікацію [4].

Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП по областям и число жертв за 5 месяцев 2018 года. Украины URL: <https://www.autocentre.ua/ua/avtopravo/politsiya/statistika-dtp-po-oblastyam-i-chislo-zhertv-za-5-mesyatsev-2018-goda-584312.html> (дата звернення 02.10.18).

2. Ментальність ні до чого: які заходи можуть зменшити смертність на дорогах вдвічі? URL: <https://hmarochos.kiev.ua/2018/02/01/mentalnist-ni-do->

chogo-yaki-zahodi-mozhut-zmenshiti-smertnist-na-dorogah-vdvichi/ (дата звернення 02.10.18).

3. Нові ПДР в Україні: чому справи йдуть погано URL: <https://www.obozrevatel.com/ukr/society/novi-pdr-v-ukraini-chomu-spravi-jdut-pogano.htm>(дата звернення 01.10.2018).

4. Не гони: поліція начала контролювати швидкість руху на дорогах URL: https://auto.ria.com/news/autolaw/239138/ne-goni-policiya-nachala-kontrolirovat-skorost-dvizheniya-na-dorogak.html?utm_source=mail_664&utm_medium=rassilka_news&utm_campaign=evening_news (дата звернення 02.10.18).

5. Рибіна М. «Візири» спустошують кишені автолюбителів? URL: <https://life.pravda.com.ua/society/2009/05/28/20730/> (дата звернення 02.10.18).

6. Все радари ГАИ України URL: <http://bellfort.ua/news/vce-radari-gai-ukraine/> (дата звернення 01.10.2018).

7. Закон України «Про метрологію та метрологічну діяльність» URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1314-18> (дата звернення 26.09.2018).

8. Постанова КМУ № 94 від 13 січня 2016 р. «Про затвердження Технічного регламенту законодавчо регульованих засобів вимірювальної техніки» URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/94-2016-%D0%BF> (дата звернення 27.09.2018).

9. ДП «Укрметрестандарт» URL: <http://www.ukrcsm.kiev.ua/index.php/ru/services-ua/metrology-ua/registry-metrology-ua>(дата звернення 06.02.2018).

Марценишин Юрій Ігорович

*начальник Управління патрульної поліції в Закарпатській області
Департаменту патрульної поліції, кандидат юридичних наук, майор поліції*

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ШВИДКІСНОГО РЕЖИМУ В УКРАЇНІ: ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ

Підвищення рівня безпеки дорожнього руху є одним з пріоритетних завдань діяльності поліції в будь-якій країні. Протягом останніх десятиліть у світі спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності дорожнього руху, що призводить до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод та їх негативних наслідків.

В Україні рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод є одним з найвищих в Європі. За інформацією, яка наведена у Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, яка схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 року № 481-Р, у період з 2011 року по 2016 рік зареєстровано близько 170,8 тисяч дорожньо-транспортних пригод з постраждалими на території України, у яких загинуло 26,7 тисяч та травмовано 210,4 тисяч осіб. У 2016 році зафіксовано зростання кількості дорожньо-транспортних пригод (далі

– ДТП) на 5,1 відсотка та травмованих у них осіб на 6,4 відсотка порівняно з 2015 роком [3].

Варто наголосити, що Генеральна асамблея Організації Об'єднаних Націй прийняла 2 березня 2010 року резолюцію № 64/255 “Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі”, співавторами якої стали 69 країн-членів та до реалізації якої долучилася також Україна. Резолюцією проголошено 2011-2020 роки Десятиліттям дій з безпеки дорожнього руху.

У правовій доктрині дослідженням даної проблематики займалися В.Б. Овер'янов, О.Ф. Андрійко, М.І. Ануфрієв, Ю.П. Битяк, В.Т. Білоус, В.К. Колпаков, В.І. Курило, В.Ф. Муцко, О.І. Остапенко, В.І. Ярмач та інші.

На сьогоднішній день однією з основних причин ДТП є порушення швидкісного режиму. Саме тому в умовах реформування та побудови нового, європейського стандарту якості в правоохоронній структурі в цілому, контроль за дотриманням швидкісного режиму транспортних засобів та зменшення кількості ДТП є основними завдання новоствореної патрульної поліції України.

Питання дозволеної швидкості руху на автодорогах України врегульоване Розділом 12 Правил дорожнього руху України, які затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 (далі – ПДР України).

Так, у відповідності до п. 12.4 ПДР України, у населених пунктах рух транспортних засобів дозволяється із швидкістю не більше 50 км/год. У житлових і пішохідних зонах швидкість руху не повинна перевищувати 20 км/год. Поза населеними пунктами на всіх дорогах та на дорогах, що проходять через населені пункти, дозволяється рух із швидкістю: автобусам (мікроавтобусам), що здійснюють перевезення організованих груп дітей, легковим автомобілям з причепом і мотоциклам - не більше 80 км/год.; транспортним засобам, якими керують водії із стажем до 2 років, - не більше 70 км/год; вантажним автомобілям, що перевозять людей у кузові, та мопедам, - не більше 60 км/год; автобусам (за винятком мікроавтобусів) - не більше 90 км/год; іншим транспортним засобам: на автомобільній дорозі, що позначена дорожнім знаком 5.1 - не більше 130 км/год., на автомобільній дорозі з окремими проїзними частинами, що відокремлені одна від одної розділювальною смугою - не більше 110 км/год., на інших автомобільних дорогах - не більше 90 км/год. (п.п. 12.5, 12.6 ПДР України).

Варто зазначити, що швидкість руху транспортних засобів у населених пунктах було зменшено до 50 км/год. з 60 км/год. не так давно. Зміни внесені до ПДР України в цій частині Постановою Кабінету Міністрів України від 10 листопада 2017 року № 883 вступили в силу з 01 січня 2018 року.

Законодавче закріплення саме таких числових показників швидкості руху транспортних засобів було зумовлене позитивною практикою країн-членів Європейського Союзу. Ідентичні ліміти швидкості для транспортних засобів у населених пунктах встановлені також у наступних країнах: Австрія, Бельгія, Чехія, Данія, Франція, Греція, Голландія, Німеччина, Італія тощо [2].

Більше того, країни Європейського Союзу взяли за основу практику збільшення розміру штрафів за порушення швидкісного режиму. Питання відповідальності за перевищення встановлених обмежень швидкості руху на автодорогах України регламентоване ст. 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення. Так, у відповідності до вищевказаної норми, за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобі більше як на 20 км/год. на водія може бути накладено штраф у розмірі 255 грн., більше як на 50 км/год. – 510 грн. Однак, варто наголосити, що станом на сьогоднішній день у Верховній Раді України зареєстровано законопроект № 7286, який передбачає суттєве збільшення розміру штрафів за порушення правил швидкісного режиму.

Попри це, будь-яке законодавче закріплення не дасть позитивного результату без вдалих практичних заходів та дієвого механізму контролю за дотриманням встановлених обмежень швидкості руху з боку працівників поліції.

Перший крок в цьому напрямку уже зроблено. Так, з жовтня 2018 року контроль за дотриманням вимог швидкісного режиму буде здійснюватися поліцейськими за допомогою лазерного вимірювача швидкості транспортних засобів TruSAM. Даний прилад отримав сертифікат затвердження типу засобів вимірювальної техніки від 29.08.2012 № UA-МІ/1-2903-2012 та зареєстрований в державному реєстрі засобів вимірювальної техніки за номером У3197-12.

Важливим є той факт, що основна мета використання таких приладів це не притягнення якнайбільшої кількості водіїв до адміністративної відповідальності, а саме позитивний контроль за дотриманням швидкісного режиму на автодорогах країни, зменшення кількості ДТП, виховання водіїв у дусі дотримання ПДР України, підвищення рівня правової культури тощо.

У зв'язку з цим, всі прилади лазерного вимірювання швидкості використовуються максимально відкрито: в засобах масової інформації та соціальних мережах постійно опубліковуються карти з нанесенням ділянок використання приладів; на ділянках використання встановлені попереджувальні знаки; на службових автомобілях ввімкнено сині проблискові маячки і т. д.

Хочеться підкреслити, що уже за першу денну зміну використання приладу TruSAM патрульними поліцейськими України було виявлено та задокументовано 231 випадок порушення правил



швидкісного режиму транспортних засобів.

Що цікаво, у таких країнах як Чехія, Німеччина, Італія, Австрія вже давно кожен поліцейський автомобіль обладнаний спеціальними технічними пристроями вимірювання швидкості [1].

Таким чином, перші кроки на шляху побудови якісного контролю за швидкісним режимом на автодорогах нашої держави зроблено. Однак, потрібно усвідомлювати, що позитивний результат у вирішенні даної проблеми залежить не тільки від її законодавчого врегулювання та кількості технічних засобів, які використовуватимуться поліцейськими, а й від відповідального ставлення самих водіїв до дотримання вимог законодавства та добросовісного виконання своїх обов'язків як учасників дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Досвід країн Європи щодо управління безпекою дорожнього руху. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.tur.org.ua/news/dosvid-krayin-ievropi-shchodoupravlinnya-bezpekoju-dorozhnogo-ruhu>.

2. Товстуха С. Застосування європейського досвіду державного управління безпекою дорожнього руху в Україні / Сергій Товстуха // Держ. упр. та місцеве самоврядування : зб. наук. пр. – Дніпропетровськ : ДРІДУ НАДУ, 2011. – Вип. 2 (9). – С. 175–182.

3. Розпорядженням Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року» від 14 червня 2017 року № 481-Р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80#n8>.

Мисливий Володимир Андрійович

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

СПІВЗАПОДІЯННЯ У ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ЗЛОЧИНАХ

Не всі доктринальні ідеї своєчасно одержують належне місце у кримінальному законодавстві, однією з таких є співзаподіяння у злочині. Незважаючи на існування цього феномену в теорії і практиці кримінального права, співзаподіяння у злочині так і не знайшло законодавчого вирішення.

Протягом багатьох років у теорії існують протилежні підходи щодо проблеми відповідальності за співзаподіяння у вчиненні необережних злочинів. Одні вчені взагалі відкидали таку можливість, а інші, зокрема М. С. Таганцев, ще на початку ХІХ століття відзначав: «якщо при зустрічі двох пароплавів обидва капітани з необережності не подали встановлених сигналів, відбулося зіткнення і один з пароплавів пішов на дно, то необережність одного капітана не виключає відповідальності іншого» [1, с. 287]. І хоча на той час зазначена

проблема не мала особливого практичного значення, з розвитком науково-технічного прогресу вона стала досить актуальною.

У вітчизняній науці кримінального права проблема необережного співзаподіяння ґрунтовно не розглядалася, хоча була висловлена думка щодо передбачення в Загальній частині Кримінального кодексу УРСР 1960 року спеціальної норми, яка містила його поняття [2, с. 63-65]. Проте ця ідея не знайшла підтримки під гаслом того, що практика не відчуває серйозних утруднень у випадках, коли кілька осіб з необережності вчинюють злочин, адже кожна з них несе самостійну відповідальність.

Характерно, що саме на той час вже відбулася відома морська катастрофа як беззаперечний приклад необережного співзаподіяння. 31 серпня 1986 року у Чорному морі теплохід «Адмірал Нахімов» зіткнувся із суховантажним судном «Петр Васев», внаслідок чого теплохід затонув, що потягло загибель 423 пасажирів і членів екіпажу. Судовою колегією Верховного Суду СРСР бувши капітани Чорноморського морського пароплавства М. і Т. за порушення правил судноплавства при керуванні вказаними судами були засуджені на 15 років позбавлення волі кожний [4, с. 38].

Інша відома катастрофа відбулась на теренах України 27 липня 2002 року на військовому авіаційному шоу на аеродромі «Скнилів» поблизу м. Львів, під час якого літак СУ-27 впав у натовп глядачів і вибухнув. Внаслідок цієї катастрофи загинуло 77 людей, а загалом постраждала 241 особа. Суд визнав винними у порушенні правил польотів та підготовки до них і засудив командира екіпажу літака Т. до 14 років позбавлення волі та члена екіпажу цього ж літака Є. до 8 років позбавлення волі.

Перелік цих злочинів можна продовжити, але сутність, яка їх об'єднує, в тому, що всі вони стають результатом спільної необережної злочинної поведінки декількох осіб, відповідальних за безпеку експлуатації джерел підвищеної небезпеки, зокрема транспортних засобів.

Сьогодні найбільшого поширення набувають злочини із ознаками співзаподіяння у сфері дорожнього руху. Зростання автопарку в Україні, збільшення потужності автомобілів призводить до збільшення деліктів на цьому виді транспорту, які не завжди обмежуються виною одного із суб'єктів. Серед них характерними є порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту декількома водіями транспортних засобів. Проте, кримінальний закон поки що штучно розмежовує єдине необережне діяння, вчинене декількома особами, на одноособово вчинені окремі необережні злочини.

Такий підхід обумовлює випадки об'єктивного ставлення в вину одній особі результату злочинної необережної поведінки інших суб'єктів, що призводить до безпідставного звільнення останніх від кримінальної відповідальності. Більш того, деякі вчені вважають, що винною в дорожньо-транспортному злочині може бути лише одна особа. Зокрема таку позицію свого часу обґрунтували А. Горбуза і Є. Сухарев, проте, не розглядаючи детально їх публікацію з цього приводу, зауважимо, що її «апофеозом» є

останнє речення авторів: «...за загальним правилом винною у вчиненні злочину (дорожньо-транспортного – В. М.) може бути визнана лише одна особа» [4, с. 28]. На наш погляд, саме такий висновок є спростуванням абсолютності твердження авторів про те, що винною у дорожньо-транспортному злочині може бути лише одна особа, адже відомо, що загальні правила часто мають певні виключення. Більш послідовним був професор М. Й. Коржанський, який вважав, що в одній дорожньо-транспортній пригоді не може бути визнано одночасно винними два або більше водіїв, що, зокрема, підтверджує відсутність нашої з ним компромісної позиції з цього питання [5, с. 17-18].

Проте, наведені дискусійні позиції скоріше є свідченням прогалин у законодавчому регулюванні необережного співзаподіяння як кримінально-правового явища. Характерно, що цьому іноді сприяють рекомендації вищих судових інстанцій. Так, зокрема, у п. 7 постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» міститься таке положення: «У випадках, коли передбачені ст. 286 КК суспільно небезпечні наслідки настали через порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту двома або більше водіями транспортних засобів, суди повинні з'ясувати характер порушень, які допустив кожен із них, а також чи не було причиною порушення зазначених правил одним водієм їх недодержання іншим і чи мав перший можливість уникнути дорожньо-транспортної події та її наслідків. При цьому треба мати на увазі, що за певних умов виключається кримінальна відповідальність особи, яка *порушила правила дорожнього руху вимушено*, через створення *аварійної ситуації* (курсив наш – В. М.) іншою особою, котра керувала транспортним засобом» [6, с. 251-252].

Такі рекомендації не враховують особливостей об'єктивної сторони порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Адже, по-перше, необґрунтованим є використання замість такої ознаки об'єктивної сторони, як «обстановка» терміну «*ситуація*», який в теорії кримінального права не є визнаним. Натомість слід розглядати «аварійну обстановку». По-друге, конструкція «*особа порушила правила дорожнього руху вимушено*» у даному контексті є неприйнятною. Теорією кримінального права, експертною і судовою практикою щодо цих злочинів поняття «аварійна обстановка» розглядається як така, коли водій не має технічної можливості запобігти настанню наслідків, оскільки опинившись в ній, він позбавлений можливості діяти усвідомлено, внаслідок чого його поведінка носить автоматичний, рефлекторний характер, а тому не підлягає правовій оцінці. Відтак діяти «вимушено» означає виконувати щось проти бажання, потреби, під тиском обставин, що, на наш погляд, хоча й виглядає синонімічно, проте зовсім не еквівалентно підсвідомій поведінці. Адже, якщо особа діє вимушено, це не означає позбавлення її поведінки усвідомленого та вольового характеру, яка може бути оцінена як протиправна, тобто така, що не виключає кримінальної відповідальності.

Таким чином, на користь співзаподіяння свідчать ситуації, за яких суспільно небезпечні наслідки виникають у результаті взаємозв'язку необережної поведінки декількох осіб. Такими є обставини, коли два або більше водіїв механічних транспортних засобів, внаслідок порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, створили аварійну обстановку, в якій жоден з них вже не в змозі запобігти настанню суспільно небезпечних наслідків, за спричинення яких вони обґрунтовано підлягають відповідальності, за наявності в діянні кожного з них сукупності всіх ознак складу злочину.

Підтвердженням є типовий приклад із судової практики. Водій А., керуючи автомобілем «ВАЗ 2121», у темну пору доби рухався без ввімкненої фари польовою дорогою між селами. Водночас, цією ж дорогою назустріч автомобілю рухався мотоцикл «ІЖ» під керуванням водія Б. також без ввімкненої фари. Внаслідок порушення вказаними водіями Правил дорожнього руху, зокрема пунктів: 11.2. (рух якнайближче до правого краю дороги); 12.1, 12.2. (вибір такої швидкості, щоб мати змогу зупинити транспортний засіб у межах видимості дороги); 13.3. (обрання безпечного інтервалу при зустрічному роз'їзді); 19.1. (у темну пору доби на транспортному засобі повинні бути ввімкнені світлові пристрої), відбулося зіткнення вказаних транспортних засобів. При цьому пасажир мотоцикла отримав тяжкі тілесні ушкодження [7]. Суд обґрунтовано визнав обох водіїв винними у злочині, передбаченому ч. 2 ст. 286 КК України, що є беззаперечним. Розгляд таких прикладів можна продовжити, проте наш аналіз показує, що співзаподіяння як кримінально-правове явище знаходить свій статистичний прояв у кожному одному зі ста кримінальних проваджень, розглянутих судами за ст. 286 КК України.

Отже, співзаподіяння у злочині – це реальне явище, яке повинно бути врегульовано кримінальним законом для вирішення питань відповідальності, кваліфікації та призначення покарання за злочини, вчинені з необережності. Воно має передбачати відповідальність за необережну спільну участь декількох суб'єктів у вчиненні необережного злочину, серед яких найбільш типовими є порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Список використаних джерел:

1. Таганцев Н. С. Русское уголовное право. Лекции. Часть общая. В 2 т. Т. 1. М.: Наука, 1994. 380 с.
2. Гончаренко С. Про поняття необережного співзаподіяння // Радянське право. 1989. № 10. С. 63-65.
3. В судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда СССР // Бюллетень Верховного Суда СССР. 1987. № 3. С. 38.
4. Горбуза А., Сухарев Е. О квалификации дорожно-транспортных преступлений // Сов. юстиция. 1980. № 8. С. 26-28.
5. Коржанський М. Й., Мисливий В. А. Кваліфікація автотранспортних злочинів. К.: Юрінком, 1996. 80 с.

6. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті. Постанова Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 р. № 14 // Постанови пленуму Верховного Суду України у кримінальних справах. К.: Алерта; ЦУЛ, 2011. 400 с.

7. Вирок Овідіопольського районного суду Одеської області у справі № 509/68/14-к від 10 березня 2016 року. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/57123428> (дата звернення: 06.09.2018).

Панченко Микола Анатолійович

проректор Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук, полковник поліції

КОНТРОЛЬ ПОЛІЦІЇ ЗА ТЕХНІЧНИМ СТАНОМ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ПІД ЧАС ЇХ ЕКСПЛУАТАЦІЇ

Підвищення безпеки транспортних засобів є одним із головних заходів, проголошених Організацією об'єднаних націй та Всесвітньої організації охорони здоров'я, необхідних для досягнення високого рівня безпеки дорожнього руху. Невід'ємною складовою безпечності транспортного засобу є його технічний стан, який має відповідати встановленим правилам, нормам та стандартам.

На автомобільних шляхах України, на превеликий жаль, продовжують відбуватись автомобільні аварії, пов'язані з незадовільним технічним станом автотранспортних засобів. За даними Національної поліції України протягом 7 місяців поточного року сталось 239 таких ДТП, під час яких 8 осіб загинуло та 92 особи травмовано. Кількість автопригод, причиною яких стали безпосередньо технічні несправності у порівнянні з попереднім роком збільшилась майже на 30%. Тому забезпечення належного контролю за технічним станом транспортних засобів з боку уповноважених органів набуває особливої актуальності [1].

Запровадження проведення перевірки технічного стану транспортних засобів під час їх експлуатації на дорозі передбачено Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року [2], однак тенденцій до практичної реалізації цих положень поки що не спостерігається.

Наразі на законодавчому рівні чітко визначено лише організацію обов'язкового технічного контролю транспортних засобів. Визначено умови та періодичність його проведення, перелік транспортних засобів, які не підлягають технічному контролю, встановлено вимоги до суб'єктів проведення такого контролю, впорядковано процедуру здійснення огляду транспортних засобів та оформлення його результатів [3].

Порядок здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів під час їх експлуатації залишається до кінця не визначеним.

Так, перелік технічних несправностей і невідповідності діючим вимогам за яких забороняється експлуатація транспортних засобів встановлена Правилами дорожнього руху. А контроль за дотриманням зазначених Правил учасниками руху відноситься до основних повноважень Національної поліції України.

У разі виявлення очевидних ознак, що свідчать про технічну несправність поліцейський може зупинити транспортний засіб [4].

За керування водієм транспортним засобом, що має несправності системи гальмового або рульового керування, тягово-зчіпного пристрою, зовнішніх світлових приладів (темної пори доби) чи інші технічні несправності, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація його забороняється, а також експлуатацію автотранспортних та інших пересувних засобів і установок, у яких вміст забруднюючих речовин у відпрацьованих газах, а також рівень впливу фізичних факторів, здійснюваного ними під час роботи, перевищують установлені нормативи, працівники органів і підрозділів Національної поліції, які мають спеціальні звання, відповідно до покладених на них повноважень мають право накладати адміністративні стягнення, а у разі повторного керування несправним транспортним засобом – складати протоколи про адміністративні правопорушення [5].

Однак, для виявлення більшості таких несправностей не достатньо візуального зовнішнього огляду транспортного засобу. Перевірка конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, а також методи такої перевірки мають відповідати встановленим Вимогам і полягають як в органолептичному контролі, так і в опробуванні, вимірюванні геометричних розмірів, якісного змісту газів тощо [6]. У той же час, чинними нормативно-правовими актами України жоден суб'єкт владних повноважень не наділений функціями проведення таких перевірок.

Працівники поліції, маючи повноваження щодо зупинки транспортного засобу та накладення стягнень на водіїв за технічні несправності, фактично позбавлені можливості проводити перевірку технічного стану та комплектації колісних засобів, адже посадові особи органів державної влади зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

До того ж водій, згідно Правил дорожнього руху, зобов'язаний дати можливість провести перевірку технічного стану з використанням спеціальних пристроїв (приладів) лише тих транспортних засобів, які відповідно до законодавства підлягають обов'язковому технічному контролю [7].

Наявність зазначених прогалин та неузгодженостей у правовому полі майже повністю унеможлиблює здійснення контрольних функцій держави у сфері забезпечення належного технічного стану рухомого складу. Відсутність правової регламентації підстав та порядку проведення перевірок технічного стану транспортних засобів призводить до неспроможності поліції належним

чином зафіксувати правопорушення та використовувати результати такої перевірки як доказ у справі про адміністративне правопорушення. В результаті норми матеріального права не застосовуються, що породжує у учасників дорожнього руху відчуття безкарності та сприяє подальшій експлуатації транспорту у стані, що загрожує дорожній безпеці.

Для виправлення ситуації, що склалася, потрібно законодавчо визначити повноваження Національної поліції щодо здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів під час їх експлуатації. З цією метою необхідно внести відповідні доповнення до статті 52-3 Закону України «Про дорожній рух». Також має бути розроблена інструкція, як підзаконний нормативно-правовий акт, з порядку здійснення такого контролю.

Завдяки врегулюванню окреслених питань вдасться досягнути правової визначеності у сфері державного контролю за технічним станом колісних транспортних, що в свою чергу сприятиме покращенню роботи підрозділів Національної поліції України у забезпеченні безпеки дорожнього руху, підвищенню технічної готовності рухомого складу та запобіганню виникненню аварійних ситуацій на автомобільних шляхах України.

Список використаних джерел:

1. Статистика аварійності за 7 місяців 2018 року. Офіційний сайт Департаменту патрульної поліції Національної поліції України. URL: <http://patrol.police.gov.ua/ru/statystyka/> (дата звернення 27.09.2018).

2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 № 481-р. Урядовий кур'єр від 27.07.2017 — № 138.

3. Про дорожній рух. Закон України від 30.06.1993 № 3353-XII. Відомості Верховної Ради України від 03.08.1993 — 1993 р., № 31, стаття 338.

4. Про Національну поліцію. Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII. Голос України від 06.08.2015 — / № 141-142 /.

5. Кодекс України про адміністративні правопорушення. Кодекс від 07.12.1984 № 8073-X. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#n52> (дата звернення 27.09.2018).

6. Про затвердження Вимог до перевірки конструкції та технічного стану колісного транспортного засобу, методів такої перевірки. Мінінфраструктури; Наказ від 26.11.2012 № 710. Офіційний вісник України від 08.01.2013— 2012 р., № 100, стор. 133, стаття 4067, код акта 65178/2012.

7. Про Правила дорожнього руху. Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. Офіційний вісник України від 26.10.2001 — 2001 р., № 41, стор. 35, стаття 1852, код акта 20133/2001.

Пахольченко Дар'я Олександрівна

студентка 3 – КН курсу 3 навчальної групи Національної академії внутрішніх справ

Стрельченко Оксана Григорівна

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

ВПЛИВ КОРУПЦІЙНИХ ДІЯНЬ У СФЕРІ ОБІГУ ЛІКАРСЬКИХ ЗАСОБІВ НА МЕДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Важливо відзначити, що здоров'я є безцінне. Але, на жаль, це не так, ціна здоров'ю кожного існує, і вона цілком реальна. Це гроші, які держава витрачає на охорону здоров'я щороку, гроші пацієнтів за лікування в приватних і державних лікарнях, нарешті, гроші за ліки, придбані в аптеках – усе разом в масштабах країни виливається в сотні мільярдів гривень, легальних і не дуже. Тільки державний бюджет України на 2018 рік передбачає витрати держави на здоров'я українців в розмірі 112,5 млрд. грн.

Природно, що такі кошти не можуть пройти повз «зацікавлених в їх освоєнні» осіб, яких ласкаво називають «фармацевтичної мафією». На відміну від нав'язуваного і навіть у чомусь звичного способу мафії, що складається з міцних молодиків зі зброєю, фармамафія складається з цілком солідних і шанованих людей, що займають високі пости - керівники фірм, керівники антикорупційних органів, народні депутати, міністри та самі поліцейські, які мають боротися із проявами корупції, а не породжувати її. І саме це робить їх особливо небезпечними, здатними на майже «законних» підставах розпорозувати мільярди бюджетних гривень.

«Корупція» в сфері охорони здоров'я проявляється по-різному. Ми не говоримо сьогодні про декілька сотень гривень, що віддаються лікарям за правильний діагноз і адекватне лікування або монопольна змова з метою підняти ціни на ліки на тлі якоїсь чергової нової болячки на кшталт атипової пневмонії або свинячого грипу [1, 2].

Йтиметься про те куди більш тонких способи проявів корупційних діянь, коли за один раз можна «заробити» мільйони і десятки мільйонів гривень.

Згідно з прийнятим раніше законодавству, держава продовжить фінансувати лікування різного роду пільговиків, які отримують допомогу в лікарнях. Уряд закуповує за рахунок бюджету обладнання і медпрепарати, необхідні для лікування ВІЛ-інфікованих, хворих на туберкульоз, онкологічні захворювання, гемофілію та ряд інших.

Наприклад, у 2017 році на закупівлю ліків для пільгових категорій було виділено 5,9 млрд. грн. Зрозуміло, всі ці ліки, як і інші, а також різне устаткування для закладів охорони здоров'я, держава набуває на відкритих

тендерах, учасники якого повинні пропонувати якісний товар за доступною ціною.

На практиці ж все традиційно вирішують зв'язки і здібності учасників тендера лобіювати свої інтереси, причому використовуються для останнього часто ті ж державні гроші, за які купуються ліки та обладнання.

Особливо цінуються тендери із закупівлі медичного обладнання: суть проста - якщо замінити пару елементів і деталей на апараті, можна перетворити його в унікальний за своєю вартістю. Завищення вартості медичного обладнання становить понад найчастіше 200-300%, а сума однієї угоди, наприклад, із закупівлі прискорювача частинок для променевої терапії онкозахворювань цілком може досягти декількох мільйонів доларів.

Зрозуміло, подібні корупційні схеми не можуть існувати без участі високопосадовців.

До 2014 року основними кланами в Україні вважалися: міністерський – на чолі з міністром охорони і «депутатський» - на чолі з народними депутатами України та багатьма іншими високопосадовчими особами [3].

За кожним із кланів стояли певні фірми, які вигравали на проведених Міністерством охорони здоров'я тендерах. Так «базовою» структурою корупційної системи у сфері обігу лікарських засобів, експерти визнали ТОВ «Людмила-Фарм», до якої у період з 2012 по 2014 рік загальна сума виграних нею державних тендерів склала понад 1,2 млрд. грн. [3].

Водночас, треба відзначити, що у 2018 року Служба безпеки України повідомила про розкриття корупційної схеми, за якою постачальники ліків завдали держбюджету збитків майже на 3,3 млрд. грн. За повідомленням Служби безпеки України, викритих нею фармдистриб'ютора декларував в митних документах завідомо завищені закупівельні ціни (на 20-40% вищими за реальні). З огляду на схожість цифр, отриманих на тендерах ТОВ «Людмила-Фарм», на фармринку була порушена справа, але саме за цю фірму. Втім, судячи з відсутності новин, якщо це і було так, то свої проблеми компанія успішно вирішила [3].

Необхідно звернути увагу на корупційні діяння щодо лікарських засобів за допомогою яких здійснюється гемодіаліз, які здійснювали сьогоднішні експертні депутати, які розуміли, що пацієнти, хворі цим захворюванням, повинні постійно отримувати лікування, що призводить до масштабних витрат на покупку за рахунок державних коштів витратних матеріалів на його проведення. В лютому 2017 року працівники Управління захисту економіки Національної поліції в місті Києві викрили злочинну схему розкрадання бюджетних коштів, виділених на закупівлю комплектів для проведення гемодіалізу для хворих киян на суму 92 мільйони гривень.

Як тут не сказати на адресу нинішніх чиновників країни, готових жити по-новому і по-європейськи: «нічого особистого і ніякої політики - чистий бізнес».

Втім, мають свій «шматок хліба» на фармації не тільки міністри і нардепи. Дістається і рядовим експертам Державного Експертного Центру,

який вирішує, які виробники можуть реалізовувати свої препарати в Україні як відповідні всім вітчизняним вимогам.

Наприклад, фахівець Державного Експертного Центру з інсуліну і ліків від діабету, який визначає які ліки від діабету можна продавати в Україні, за 2015-2017 роки отримав, за версією СБУ, понад 4 мільйонів гривень від виробників інсуліну і ліків для діабетиків [3].

Доцільно відзначити і такі корупційні діяння за закупівлю для України препарату «Таміфлю», під час яких «бізнесмени» примудрилися «продати» державі з 400%-ю накруткою зазначений препарат.

Отже, доцільно відзначити те, що сфера обігу лікарських засобів наповнена безліччю корупційних діянь, за які жоден із високо посадовців не несе юридичної відповідальності.

Список використаних джерел:

1. Стрельченко О.Г. Основні види корупції у сфері медицини / О.Г. Стрельченко // Адміністративно-правова протидія корупції в Україні : Матеріали науково-практичного семінару / ред. колегія : О.В. Кузьменко (голова), І.Д. Пастух, О.К. Волох. – К. : ТОВ «Центр учбової літератури», 2015. С. 39-42.

2. Стрельченко О.Г. Особливості корупції у сфері охорони здоров'я Сполучених Штатів Америки: порівняльно-правовий аспект / О.Г. Стрельченко // Адміністративно-правове забезпечення діяльності публічної адміністрації [Текст] : зб. матеріалів підсумкової наук.-практ. семін / ред. кол. : О.В. Кузьменко, І.Д. Пастух, О.В. Волох. (Київ, 16 черв. 2016 р.). – К. : Видавничий центр «Кафедра», 2016. С. 39-44.

3. Українська фармацевтична мафія: клани, схеми, покровителі [Електронний ресурс]. Режим доступу : <https://transparency.agency/text/ukrajinsk-a-farmatsevychna-mafija-klany-skhemy-pokrovyteli>

Пилипенко Євгенія Олексіївна

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

ПОЗБАВЛЕННЯ ПРАВА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ ЯК ВИД СТЯГНЕННЯ ЗА СТВОРЕННЯ АВАРІЙНОЇ ОБСТАНОВКИ НА ДОРОЗІ

Порушення правил дорожнього руху, що спричинили створення аварійної обстановки, а саме: примусили інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вжити інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян, визнаються порушеннями, за які передбачена відповідальність відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення та може бути застосоване стягнення у вигляді

позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року.

Розгляд справи про адміністративне правопорушення, передбачене ч. 4 ст. 122 КУпАП (порушення правил дорожнього руху, що спричинило створення аварійної обстановки) відноситься до компетенції районних, районних у містах, міських чи міськрайонних судів (суддів) (ст. 221 КУпАП).

При розгляді справи суд зобов'язаний з'ясувати: чи було вчинено адміністративне правопорушення, чи винна дана особа в його вчиненні, чи підлягає вона адміністративній відповідальності, чи є обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність, чи заподіяно майнову шкоду, а також з'ясувати інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи.

З'ясування зазначених обставин при розгляді справи є дуже важливим, адже санкція ч. 4 ст. 122 КУпАП передбачає застосування до винної у скоєнні правопорушення особи й інших, більш м'яких, видів стягнень, зокрема, штрафу в розмірі сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. А тому, для того щоб застосувати до правопорушника більш суворе стягнення (позбавлення права керування транспортними засобами), потрібно врахувати усі без винятку обставини справи, що можуть певним чином обтяжувати чи пом'якшувати відповідальність.

Так, обставинами, що пом'якшують відповідальність за адміністративне правопорушення визнаються: щире розкаяння винного; відвернення винним шкідливих наслідків правопорушення, добровільне відшкодування збитків або усунення заподіяної шкоди; вчинення правопорушення під впливом сильного душевного хвилювання або при збігу тяжких особистих чи сімейних обставин; вчинення правопорушення неповнолітнім; вчинення правопорушення вагітною жінкою або жінкою, яка має дитину віком до одного року. Суд (суддя), який вирішує справу про адміністративне правопорушення, може визнати пом'якшуючими і обставини, не зазначені в КУпАП.

Обставинами, що обтяжують відповідальність за адміністративне правопорушення, судом визнаються: продовження протиправної поведінки, незважаючи на вимогу уповноважених на те осіб припинити її; повторне протягом року вчинення однорідного правопорушення, за яке особу вже було піддано адміністративному стягненню; вчинення правопорушення особою, яка раніше вчинила кримінальне правопорушення; втягнення неповнолітнього в правопорушення; вчинення правопорушення групою осіб; вчинення правопорушення в умовах стихійного лиха або за інших надзвичайних обставин; вчинення правопорушення в стані сп'яніння. Суд (суддя), який накладає адміністративне стягнення, залежно від характеру адміністративного правопорушення може не визнати дану обставину обтяжуючою.

Суд, розглядаючи справу про адміністративне правопорушення, передбачене ч. 4 ст. 122 КУпАП може накласти стягнення у вигляді позбавлення права керувати транспортними засобами не пізніш як через три місяці з дня вчинення правопорушення (ст. 38 КУпАП).

Постанова про накладення адміністративного стягнення оголошується негайно після закінчення розгляду справи. Копія постанови протягом трьох днів вручається або висилається особі, щодо якої її винесено (ст. 285 КУпАП). Постанова про накладення адміністративного стягнення є обов'язковою для виконання державними і громадськими органами, підприємствами, установами, організаціями, посадовими особами і громадянами (ст. 298 КУпАП).

Постанова суду про позбавлення права керування транспортними засобами виконується посадовими особами органів Національної поліції (ст. 317 КУпАП).

Повернення посвідчень водія особам, позбавленим права на керування транспортними засобами, відповідно до Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 травня 1993 р. № 340 (зі змінами і доповненнями станом на II півріччя 2018 р.) проводиться після складення теоретичного і практичного іспитів. При цьому практичний іспит приймається екзаменаційною комісією на транспортному засобі тієї категорії, який був зазначений у рішенні суду про позбавлення права на керування транспортним засобом.

Особам, які позбавлені права на керування транспортними засобами за керування такими засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, посвідчення водія повертається після обов'язкового проходження позачергового медичного огляду та складення теоретичного і практичного іспитів.

Вилучені посвідчення водія зберігаються в сервісному центрі МВС за місцем проживання особи, що позбавлена права на керування транспортним засобом.

Повернення посвідчення водія особам, які отримали його вперше та позбавлені права на керування транспортними засобами, не здійснюється. Таке посвідчення передається до сервісного центру МВС за зареєстрованим місцем проживання особи для його знищення. Поновлення права на керування транспортними засобами в такому випадку здійснюється шляхом отримання нового посвідчення водія, яке вважається виданим вперше після проходження позачергового медичного огляду, підготовки відповідно до планів і програм та після складення теоретичного і практичного іспитів у сервісному центрі МВС.

Список використаних джерел:

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-Х. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення: 01.11.2018).

2. Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами : Постанова Кабінету Міністрів України від 08.05.1993 р. № 340. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-%D0%BF> (дата звернення: 01.11.2018).

Приходько Олександра Олександрівна

курсант 32 навчальної групи Навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ

Федоровська Наталія Володимирівна

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

БЕЗПЕЧНА ПОВЕДІНКА ДИТИНИ ПРИ ЇЗДІ НА ВЕЛОСИПЕДІ

Найчастіше юні велосипедисти травмуються через банальне незнання правил дорожнього руху. Існують вимоги Правил дорожнього руху, які присвячені їзді на велосипеді. Їх треба знати і обов'язково виконувати.

Так, велосипедист має право керувати велосипедом, який обладнаний звуковим сигналом та світлоповертачами: спереду - білого кольору, по боках - оранжевого, позаду - червоного. Для руху в темну пору доби і в умовах недостатньої видимості на велосипеді повинен бути встановлений та увімкнений ліхтар (фара).

У велокатанні значення має і вік. Адже від нього напряму залежить те, де може дитина їздити. Так, дітям до 14 років їздити на велосипеді по дорогах і вулицях заборонено! Майже всі це знають, але, на жаль, не всі це правило виконують. А ще діти і підлітки нерідко забувають, що на велосипеді можна кататися в дворі - там, де дозволено рух автомобілів. Тим, кому не виповнилося 14 років, можна їздити на велосипеді по спеціальних велосипедних доріжках і закритим для транспортних засобів майданчиків.

Є ще кілька правил, які повинен знати кожен велосипедист:

1. Необхідно добре знати пристрій велосипеда і утримувати його в хорошому стані. Особливо уважно треба стежити за кріпленням керма і надійністю гальм.

2. Забороняється кататися на велосипеді по тротуарах, доріжках парків і бульварів.

3. Категорично забороняється чіплятися за проїжджаючий транспортний засіб - це дуже небезпечно!

І вже зовсім не варто демонструвати іншим свою «спритність» і їздити на велосипеді, тримаючись за кермо однією рукою, або зовсім «без рук».

Існують і спеціальні правила перевезення пасажирів на велосипеді:

1. Якщо водію велосипеда не виповнилося 14 років, йому не можна перевозити пасажирів, яким не виповнилося 7 років.

2. Тільки якщо тобі виповнилося 14 років, можна перевозити в якості пасажирів дитини віком до 7 років на додатковому сидінні з надійними підніжками.

3. Велосипедист, який перевозить пасажирів, повинен мати документ, що підтверджує знання ним Правил дорожнього руху.

4. У велосипеда повинні бути спеціальне пасажирське сидіння і підніжки для пасажирів.

Вулицями міст на велосипеді можна їздити лише з 14 років і без пасажирів.

Це виправдана строгість. Адже велосипед не дуже розрахований на додаткову вагу пасажирів. Він стає менш стійким, ним важче управляти, і це впливає на безпеку руху [1, 2].

Для набуття навичок їзди на велосипеді, малюк навчиться кількох дій: крутити педалі і повертати кермо, рухаючись у певному напрямку; координувати рухи і орієнтуватись у просторі, тримати рівновагу.

А для цього необхідно вибрати правильний розмір велосипеда для дитини. Спершу потрібно, щоб дитина на рівній поверхні встала над рамою велосипеда. Відстань між рамою і пахом дитини повинна становити не менше як п'ять сантиметрів, сидячи в сидлі дитина має діставати пальцями ніг до землі. Для самостійної їзди нога дитини, яка сидить у сидлі, має легко торкатися всією стопою педалі у нижньому положенні. Тримаючись керма, лікті дитини мають бути злегка зігнуті.

Для безпечної їзди дитини на велосипеді слід дотримуватись наступного співвідношення віку дитини і розміру коліс: 12 дюймів – 2-4 роки (зріст дитини – 85-110 см); 14 дюймів – 3-5 років (100-125 см); 16 дюймів - 4-6 років (100-125 років); 18 дюймів - 5-7 років (120-145 см); 20 дюймів - 6-11 років (120-145 см); 24 дюйми – 10-14 років (від 145 см). Коли дитина має на зріст понад 140 см, то можна купувати їй дорослий байк!

Також, ручне гальмо небезпечне для початківця й складніше у навчанні, тому обирайте ножне. Зверніть увагу на те, що бічні колеса у чотириколісному ровері не повинні торкатися дороги, якщо велосипед поставити прямо, інакше на кожній нерівності дороги ваша дитина буде застрягати. Функція бічних коліс - компенсація нахилів велосипеда, а не постійне зіткнення з поверхнею. Бічні колеса повинні виправляти помилки дитини, навчаючи її їзди на велосипеді. Іноді батьки навпаки піднімають бічні колеса занадто високо, щоб прискорити процес навчання дитини. Це небезпечно, тому що таке положення бічних коліс не може компенсувати нахил і запобігти падінню. Крім того, для досягнення максимально зручної посадки дуже бажано, щоб новий велосипед давав можливість відрегулювати висоту сидла і керма [3].

А ще дуже важливо навчитися їздити на велосипеді повільно. Не дивуйся, саме - повільно. Адже у місті не завжди вдається їздити швидко. Та й за містом, на пересіченій місцевості або в лісі доводиться їздити не поспішаючи. А утримувати рівновагу на велосипеді тим важче, чим повільніше ти їдеш [1].

В свою чергу, велосипед – це транспортний засіб, а не іграшка, і будь-яка дитина, що їде на велосипеді без захисного шолома на голові, піддає себе серйозному ризику.

Травми голови, пов'язані з їздою на велосипеді, часто бувають досить серйозними, а іноді є причиною смерті. 85 % травм голови і 88 % мозкових травм могло б не бути, якщо б діти користувалися захисними шоломами.

Більшість нещасних випадків не пов'язані з автомобілями. Якщо ваша дитина може розігнати свій велосипед до швидкості 32 км/год, а більшість дітей здатні на це, падіння на такій швидкості може статися з такою ж силою, як стрибок з триповерхового будинку.

Щоб убезпечити дитину, слід прислухатись до наступних порад, а саме:

1) купувати дитині захисний шолом, перевірений на випробуваннях, що відповідає стандартам безпеки;

2) зробити непорушним правилом носіння захисного шолома під час їзди на велосипеді. Будь-яка дитина, яка їздить на двоколісному велосипеді, повинна надягати шолом. Якщо ваша дитина тільки що почала вчитися їзди на велосипеді, навіть на триколісному або з тимчасовими тренувальними колесами, вимагайте виконання цього правила, поки воно не перетвориться у звичку. Дайте їй зрозуміти, що якщо вона не надягає захисний шолом, їй не дозволяється їзда на велосипеді.

3) після падіння шолом повинен піддатися перевірці. Якщо ваша дитина впала при катанні на велосипеді, прокладка усередині її шолома може зім'ятися, а це означає, що вона не забезпечить достатнього захисту при наступному падінні.

4) користуватися “дитячими сидіннями” з обережністю. Ні в якому разі не беріть свого малюка з собою при катанні на велосипеді до тих пір, поки йому не виповниться, принаймні, рік, і ви не переконаєтеся, що він вміє сидіти в дитячому сидінні. Діти молодше одного року можуть не володіти достатнім контролем за своїм тілом, щоб їздити з вами безпечно [4].

Підсумовуючи, слід зазначити, що кататись на велосипеді може бути небезпечно, через впадіння, травмування та потрапляння в аварію. Тому, перш ніж випускати дитину їздити на велосипеді, слід переконатися, що вона знає правила дорожнього руху та дотримується них шляхом їзди скраю проїжджої частини. На пішохідних переходах велосипедист має йти з велосипедом, а не їхати на ньому. Насамперед, дитина повинна постійно їздити у шоломі, який захищатиме найважливішу частину її тіла – голову та налокітниках. Завжди бути яскравим і помітним для водіїв, маючи на одязі, рюкзаку, взутті світловідбиваючий матеріал, який може врятувати життя дитині.

Список використаних джерел:

1. Їзда на велосипеді [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://pedkopilka.com.ua/vneklasnaia-rabota/pravila-bezopasnogo-povedenija-na-doroze/gde-i-kak-mozhno-ezdit-na-velosipede-informacija-dlja-mladshih-shkolnikov.html>

2. Про Правила дорожнього руху: затверд. Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>

3. Лікар розповів, який велосипед найкраще вибрати для дитини / А. Петроченко [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://expres.online/archive/digest/2017/03/01/230548-likar-rozpoviv-velosyped-naykrashche-vybraty-dytyny>

4. Безпека дитини при їзді на велосипеді [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://mamovediya.com.ua/bezpeka-dytyny-pry-yizdi-na-velosyped>

Рейцен Євген Олександрович

професор кафедри міського будівництва Київського національного університету будівництва і архітектури, кандидат технічних наук, професор, академік Інженерної академії України і Академії будівництва України

Кучеренко Наталія Миколаївна

старший викладач кафедри геоінформатики і фотограмметрії Київського національного університету будівництва і архітектури

ПРО СИСТЕМНИЙ ПІДХІД ДО ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В МІСТАХ УКРАЇНИ

В багатьох програмах з підвищення безпеки руху, у «Транспортній стратегії України на період до 2020 року», у Законі України «Про дорожній рух та його безпеку» вживається термін «*дорожній рух*».

Термін **дорожній рух** (Road Traffic) вперше почали широко вживати з прийняттям ООН у 1949 р. Міжнародної Конвенції про дорожній рух, яка у 1968 р. була перероблена, а у 1993 р. доповнена.

У травні 2018 р. в Мінську вийшов з друку спецвипуск 10 «Евгеній Олександрович Рейцен» (рос.мовою), присвячений матеріалам до бібліографії вчених і спеціалістів транспортних систем міст і організації міського руху, в якому вміщено перелік біля 400 наукових його праць, починаючи з 1960 року [1].

У 2009 р. Рейцен Є.О. став десятим лауреатом Міжнародної премії ім. О.О.Полякова у номінації «Вчений року». До цього її отримали: М.С.Фішельсон, Д.С.Самойлов, М.Петрович, Ю.Кірзнер, М.Христюк та інші.

У травні 2018 р. в Мінську відбулась Міжнародна науково-практична конференція «Автомобиле- и тракторостроение», на якій ми виступили з доповіддю «Розвиток транспортних систем в містах України» [2].

Розвиток транспортних систем міст (ТСМ) в Україні безпосередньо пов'язаний з появою спеціальності «Міське будівництво і господарство» (МБГ). Вперше в СРСР спеціальність МБГ була відкрита в 1948 р. при Київському інженерно-будівельному інституті (КІБІ) за пропозицією А.Є. Страментова, який тоді працював в ньому і один з перших аспірантів якого Г.П.Богацький у 1953 р. очолив кафедру міського будівництва.

Після переїзду А.Є.Страментова до Москви спеціальності МБГ були відкриті у Москві (МІБІ), Ленінграді (ЛІБІ) і інших містах СРСР.

Поява таких спеціалістів була викликана необхідністю найшвидшої відбудови зруйнованих під час Другої світової війни населених пунктів і створення нових на основі передового закордонного досвіду, виходячи із **системних позицій**, коли проектувальники міст повинні були розбиратися не тільки в архітектурних і транспортних проблемах міст, а й проблемах їх благоустрою і інженерної підготовки, а також в методах моделювання окремих питань, розглядаючи міста як кібернетичну систему [3].

Одразу постає питання: чи є різниця між термінами *дорожній* і *міський* рух, які часто фігурують у законодавчо-нормативній базі України.

Ми схилиємось до позиції, вказаної в [4, с. 11], що напрям **«Проблема міського руху і його безпека»** з точки зору науково-методичних публікацій можна поділити на чотири періоди:

1) До 1960р., коли з'явилися класичні роботи: Л.В.Гуревича і Н.П.Хрунова «Техника регулирования **уличного движения**» (1951 р.); О.О.Полякова «**Городское движение** и планировка улиц» (1953 р.); А.В.Сигаева «**Городское движение** и планировка площадей» (1957 р.), у яких чітко давалось визначення поняттям: **«міський рух»** (городское движение); **«вуличний рух»** (уличное движение); **«організація міського руху»**.

2) 1960 – 1975 рр., коли підвищена увага почала приділятися проблемі забезпечення безпеки міського руху у зв'язку зі зростанням рівня автомобілізації. Саме на початку цього періоду у 1960 р. в перекладі з англійської виходить класична праця американських учених Т.Метсона і інших «Traffic Engineering», перекладена російською мовою як «организация движения», тоді як у «Англо-російській термінології», виданій Всесоюзним інститутом наукової і технічної інформації (ВІНІТІ) ми знаходимо переклад цього терміну як «наука про вуличний рух і раціональну його організацію». Наведемо лише одну фразу з неї: «Вуличний рух і стоянка транспорту визнаються головними у розвитку міст».

Саме у тому ж 1960 р. виходить навчальний посібник А.Є.Страментова, В.Г.Сосянця і М.С.Фішельсона «Городской транспорт и организация движения». У 1963 р. виходить книга А.Є.Страментова і М.С.Фішельсона «Городское движение», де з'являються дві нові глави – «Організація і регулювання міського руху» і «Безпека міського руху».

3) 1975–1990 рр., коли почала швидко розвиватись мережа автомобільних доріг і майже зникає термін «вуличний чи міський рух», а натомість стали вживати скрізь «дорожній рух»... Навіть змінили назву «Правил руху по вулицям і дорогам» на «Правила дорожнього руху».

4) З 1991 р. по теперішній час. В Україні з'явився Закон «Про дорожній рух» (1993 р.).

Питанням безпеки дорожнього руху в наукових дослідженнях була присвячена наша доповідь на XXIII Міжнародній (I Мінській) науково-практичній конференції «Соціально-економічні проблеми розвитку і функціонування транспортних систем міст і зон їх впливу» [5].

Системний підхід до вирішення будь-якої проблеми полягає у тому, що для цього повинні бути задіяні всі основні її складові.

Ще у 1969 р. на Всесоюзній конференції з безпеки руху у Мінську вперше у вітчизняній практиці вирішення цієї проблеми було запропоноване здійснювати на основі введення кібернетичної системи: людина – автомобіль – дорога – середовище (ЛАДС). При цьому треба було враховувати містобудівний аспект проблеми [6]. За людину може виступати будь-який учасник дорожнього руху, наприклад, водій, пасажир, пішохід, а транспортним

засобом при цьому крім легкового чи вантажного автомобіля може бути автобус, мотоцикл чи велосипед, а навколишнє середовище може визначатися елементами поперечного профілю вулиці чи міської дороги.

При цьому важливо знати показники, які визначають основні характеристики системи ЛАДС, за якими необхідно регулярно проводити аудит при проектуванні об'єкта, його будівництві чи експлуатації. Такими показниками може виступати, як показано в [7] інформаційна ємність складових системи ЛАДС.

За людину, крім вказаних вище, можуть бути іноземні чи вітчизняні туристи, ДТП з якими потребує окремих досліджень. При цьому їх класифікацію теж пропонують змінити [8, 9]. Багато років три основних групи стейкхолдерів – політики, представники наукових кіл і недержавні громадські організації намагаються різними способами змінити законодавство і провадити оцінку вартості життя для зменшення смертності на дорогах. Сьогодні до них приєдналася ще одна група стейкхолдерів – державні службовці. Ми розуміємо, що без стейкхолдерів ніякі законодавчі зміни неможливі. Необхідно розуміти, що коли ми хочемо змінити законодавство, то ми повинні вести не тільки економічні дискусії, але й трансформувати їх у політичні лозунги, які політики мали б змогу використовувати [10].

Для того, щоб зберегти надійність логістичного ланцюжка: (проектування – будівництво – експлуатація – аудит) необхідно точно знати місце об'єкта у ланцюжку містобудівного проектування.

13 квітня 2011р. була прийнята постанова КМ України «Про затвердження Програми перегляду державних будівельних норм і правил на період до 2015 р. Їх нараховувалось 364, у т.ч. 82 СНиП часів СРСР. Тому на початок 2015 р. не всі ДБН чи ДСТУ були перероблені, навіть основні ДБН 360-92** «Містобудування. Планування та забудова міських і сільських поселень» були перероблені в нові ДБН, які вступили в дію тільки з 1 вересня 2018 р. і з них зникли розділи відносно проектування КСТ (комплексних схем транспорту) і КСОДР (комплексних схем організації дорожнього руху) [11].

Повернемося до моменту, коли ми назвали у складовій системі ЛАДС серед учасників руху туристів. На сьогодні 90 ВНЗ України готують студентів за спеціальністю 242 «Туризм». Але тільки у КНУБА створено кластер, який є не лише брендом АБТТ (Архітектура – Будівництво – Транспорт – Туризм), але й доповнює його дисциплінами: «Геоінформаційні методи в туризмі» і «Інформаційні системи та технології в туризмі» [12]. Саме в цьому постає питання: як забезпечити безпеку руху туристам (особливо іноземним), які приїхали до нашої країни вперше. На жаль, цим питанням наразі ніхто у нас не займається. А вже в літні місяці 2018р. кількість іноземних туристів до України збільшилась на 25% порівняно з 2017р.

Забезпечення відповідного рівня безпеки іноземним туристам буде сприяти зростанню кількості туристів до нашої країни, забезпечуючи привабливість окремих її міст чи регіонів.

Зараз кожні 2,5 години в Україні гине одна людина [13]. У 2016 р. на дорогах загинуло 3200 і травмовано понад 32 тисяч людей.

Туристів-іноземців в радянській Україні (як і загалом в СРСР) аж до середини 1950-х років практично не було. З пояснень до звіту «Інтуриста» за 1953 рік випливає, що в 1953 році діяльність даної організації зводилася до прийому іноземних делегацій та до обслуговування пасажирів, які слідували через СРСР транзитом. З другої половини 1950-х у СРСР (у тому числі в Україні) з'являються туристи з інших держав, причому туристичний потік постійно зростає.

Дані щодо кількості іноземних туристів, які відвідали УРСР наступні (за роками):

1960 рік — 25054 чол.;

1970 рік — 147455 чол.;

1980 рік — 975938 чол.;

1990 рік — 463790 чол.

Питається, за що українці полюбляють свої рідні міста? Як вказано в [14], кияни цінують туристів, харків'яни – комфорт побуту, а одесити – своє культурне надбання. А якщо взяти місто Кривий Ріг, то для всіх категорій туристів тут цікаво, що це найдовше місто в Україні і тут існує перша в Україні лінія підземного трамвая. Раніше в СРСР підземні лінії трамвая були запроектовані у Дніпропетровську, Львові, Єревані, Ризі і вони отримали назву «преметрополітен». Перша така лінія в СРСР були відкрита у Волгограді у 1975 р., а для Кривого Рогу існував проект першої в СРСР монорейкової дороги (розробник – Г.А. Заблоцький, «Діпромiсто», випускник факультету МБГ 1960 р.).

Перед нами «Довідка про наукову діяльність Науково-дослідного центру МВС України у 1995-1996 рр.», де вказано, що діяльність НДЦ БДР проводиться згідно з «Положенням про НДЦ БДР». На жаль, уже декілька років, як НДЦ БДР припинив своє існування, і добре, що деякі його функції перебрав на себе ДЮІ, який регулярно проводить міжнародні конференції з безпеки дорожнього руху, розміщуючи збірники матеріалів конференції на офіційному порталі ДЮІ.

На початку 70-х рр. в СРСР був створений Всесоюзний науково-дослідний інститут з безпеки дорожнього руху (ВНИИ БД МВД СССР). Він співпрацював з НДЦ БДР МВС України, також відкрилася його філія в Тбілісі, саме вони почали проводити фундаментальні і теоретичні науково-дослідні роботи з проблеми безпеки дорожнього руху. Першою такою роботою стала робота, включена до плану на 1985-87 рр. найважливіших наукових досліджень Головного комітету з науки і техніки (ГКНТ) при Раді Міністрів СРСР на тему: «Розробити еталон проектної документації на стадії розробки комплексних схем організації дорожнього руху (КСОДР) з урахуванням впровадження АСУДР». Головним виконавцем був призначений Київський інженерно-будівельний інститут і до групи розробників входили також Челябінський політехнічний інститут, Дніпропетровський інженерно-будівельний інститут,

якому було доручено розробити методику оцінки рівня шуму при впровадженні АСУДР. В результаті виконання цієї теми у 1990 р. під егідою Держбуду СРСР і МВС України вийшли «Тимчасові нормативи з проектування комплексних схем організації дорожнього руху (КСОДР) в містах України». Першою в СРСР за цими нормативами була розроблена КСОДР для міста Луцька (Україна).

У 1982 р. Тбіліська філія ВНИИ БД МВД СССР провела Всесоюзну конференцію з безпеки дорожнього руху, на якій була прийнята пропозиція Київського інженерно-будівельного інституту – створити в Житомирській філії УкрНДПремдорпроект групу з проектування АСУДР у містах України.

У 1985-90 рр. в КІБІ була створена науково-дослідна група (під керівництвом Є.О.Рейцена) з розробки технічних завдань (ТЗ) для 20 міст України. Перше таке ТЗ було розроблене для Кривого Рога у 1986 р., потім для Дніпропетровська, Житомира, Львова та інших міст.

Ефективність роботи АСУДР оцінюється за різними показниками: зменшення кількості ДТП (15-18%); підвищення швидкості руху; скорочення часу на продуктивні затримки транспорту, підвищення екологічних показників у місті (зменшення шуму, рівня загазованості від автотранспорту); введення пріоритету для міського пасажирського транспорту тощо.

Проте, не зважаючи на позитивний вплив АСУДР на рівень безпеки дорожнього руху, проектування і впровадження їх в Україні в останні роки загальмувалось, тоді як за кордоном АСУДР продовжує активно розвиватись.

У [15] проведено аналіз причин ДТП за матеріалами судового розслідування кількох десятків ДТП, зареєстрованих у різних штатах США. У всіх цих ДТП суд визнав винними дорожньо-будівельні фірми і організації. Основними причинами цих ДТП є:

1. Помилки в проектуванні окремих ділянок автомобільних доріг: невдалі поєднання елементів плану і профілю; призначення прямолінійних в плані мостів поблизу кривих малого радіусу; раптове погіршення дорожніх умов тощо.

2. Невідповідність збудованої автомобільної дороги проекту: обмеження видимості відкосами виїмки, деревами, кущами тощо; відсутність чи неправильне встановлення огорожень; близьке розташування опор світильників до проїзної частини; відсутність чи недостатня висота бордюрів; недостатня ширина обочин і перехідно-швидкісних смуг.

3. Недбале проведення дорожньо-експлуатаційних робіт: накопичення ґрунту, піску, гравію і води на проїзній частині; вибоїни на покритті проїзної частини (у деяких випадках – діаметром 60 см і глибиною 25-30 см); слизькість покриттів; відсутність чи недостатня висота огорожень у місцях проведення робіт тощо.

4. Стосовно роботи АСУДР – помилки чи недбалість в організації руху транспорту: несправність чи неправильна робота світлофорів; відсутність чи неправильне встановлення або суперечливі вказівки дорожніх знаків; відсутність чи погана видимість розмітки; нелогічні чи незрозумілі вимоги для проїзду перехресть тощо.

Наприклад, в Австралії досліджується проблема аварійності на регульованих перехрестях внаслідок проїзду автомобілів на червоне світло світлофора [16]. Проблема аварійності на регульованих перехрестях внаслідок проїзду автомобілів на червоний сигнал світлофора є не новою, але не дивлячись на це, вона не втрачає своєї актуальності, призводячи до виникнення місць концентрації ДТП.

Національною дорожньою асоціацією Австралії (National Roads and Motorists Association) були проведені спостереження на трьох перехрестях Сіднея, в результаті яких з'ясувалось, що на червоний сигнал світлофора кожні 4 хв. проїжджає 0,8% водіїв. Подібні дослідження були проведені Королівським автомобільним клубом (Royal Automobile Club) на семи перехрестях Мельбурна, які показали, що кожної хвилини на червоне світло проїжджає 2,7% водіїв, створюючи конфліктні ситуації. У Ньюкаслі аналогічні спостереження були проведені на 15 перехрестях і з'ясувалось, що кількість порушників коливається від 0,9% до 4,2%. Такі специфічні дослідження місць концентрації (МК) ДТП в Україні зовсім не проводяться. Наразі статистика МК ДТП не ведеться і невідомо, як розробляти ефективні КСОДР, не маючи такої інформації.

З 2008 р. в Україні виходить журнал «Дорожня карта», який (№ 2 за 2015 рік) вмістив Постанову ВР України «Про проведення парламентських слухань на тему: «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху», у яких представники КНУБА також брали участь.

На початку 2018 р. у КНУБА відкрито новий факультет урбаністики і просторового планування, на якому викладаються дисципліни з організації і безпеки дорожнього руху, вказані на початку статті, а також виконуються відповідні магістерські роботи з даної тематики. Наприклад, однією з останніх була тема «Особливості розвитку міжнародних транспортних коридорів України». У світовому рейтингу якості доріг Україна посіла 130 місце із 137. Проте статистика ДТП по них в Україні не ведеться. А у журналі «Дорожня карта», №1 за 2015 р. вміщена онлайн-карта місць концентрації ДТП на дорогах м. Харкова і Харківської області. Важливо, щоб такі карти публікувались для інших регіонів України, тоді стане можливим розробляти надійні і ефективні КСОДР для підвищення рівня безпеки руху у них, у т.ч. і на міжнародних транспортних коридорах.

Необхідно терміново розробити Закон України «Про реєстрацію ДТП з визначенням у ньому місць концентрації ДТП».

Список використаних джерел:

1. Евгений Александрович Рейцен / сост.: С.А.Ваксман, Н.Н.Кучеренко. – Минск: Капитал Принт, 2018. – 76 с. – (Материалы к биобиблиографии ученых и специалистов транспортных систем городов и организации городского движения; выпуск 10).

2. Рейцен Е.А. Развитие транспортных систем в городах Украины // Е.А.Рейцен, Н.Н.Кучеренко // Автомобиле- и тракторостроение: Материалы

Международ. научн.-практ. конфер. В 2 томах. – Т. 2. – Минск: БНТУ, 2018. – С.102-107.

3. *Авдотьин Л.И.* Применение вычислительной техники и моделирования в архитектурном проектировании. – М.: Стройиздат, 1978. – 255 с.

4. *Рейцен Є.О.* Організація і безпека міського руху: навчальний посібник / Є.О. Рейцен. – К.: ТОВ «СІК ГРУП Україна», 2014. – 454 с.

5. *Рейцен Е.А.* Вопросы безопасности дорожного движения в научных исследованиях / Е.А.Рейцен, Н.Н.Кучеренко // Социально-экономич. проблемы развития и функционирования транспортных систем городов и зон их влияния: матер. XXIII Международ. (I Минской) научн.-практ. конф. – Минск: БНТУ, 2017. – С. 313-322.

6. *Рейцен Е.А.* Градостроительный аспект безопасности движения / Е.А.Рейцен // Социально-экономич. проблемы развития и функционирования транспортных систем городов и зон их влияния: матер. XV Международ. научн.-практ. конф. (Екатеринбург, 2009г.). – Екатеринбург: Комвакс, 2009. – С. 171-178.

7. *Дерека О.Г.* Аудит інформаційної ємності вулично-дорожнього оточення / О.Г.Дерека // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник. – К.: КНУБА, 2015. – Вип. 56. – С. 63-66.

8. *Третьякова Г.М.* Новый поход к классификации ДТП / Г.М.Третьякова // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник. – К.: КНУБА, 2015. – Вип. 56. – С. 21-24.

9. *Повзнер Р.А.* Экономический анализ права. В 2-х книгах / Пер. с англ. А.А.Софонова, под. ред. В.Л.Тамбовцева. – СПб.: Экономическая школа, 2004. – Т.1. – 522 с.; Т.2. – 454 с.

10. *Барончіні Роберто.* Заходи безпеки для відновлення доріг / Р.Барончіні // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник. – К.: КНУБА, 2015. – Вип. 56. – С. 27-31.

11. *Рейцен Е.А.* Нормативное и методическое обеспечение разработки комплексных схем организации дорожного движения / Е.А. Рейцен, А.В. Толок // Безпека дорожнього руху: сучасність та майбутнє: Матер. міжнародн. наук.-практ. конферен. (в авт.ред.), Донецьк, 23 жовтня 2009р.). – Донецьк: ДЮІ ЛДУВС, 2009. – С. 96-99.

12. *Карпінський Ю.О.* Архітектура – будівництво – транспорт – туризм / Ю.О.Карпінський, Є.О.Рейцен, Н.М.Кучеренко // Інженерна геодезія: наук.-техн. збірник. – К.: КНУБА, 2018. – Вип. 65. – С. 255-263.

13. В ДТП каждые 2,5 часа погибает один человек / Управление безопасности дорожного движения МВД Украины // Газета «Сегодня», 06 февраля 2017 г.

14. И.Крикуненко. За что Украинцы любят свои родные города // Газета «Сегодня», 23 мая 2017 г.

15. *Oliver David C.* Liability and highway-Safety practices. – Traffic Engineering, 1977, 47, №5, p. 30-35.

16. The Problem of Stopping Drivere after the Termination of the Green Signal at Traffic Lights. – Traffic Engineering + Control, 1984, Mar., p. 110-116.

Репік Ігор Анатолійович

*помічник віце-президента Громадської організації «Еколого-медична академія»,
м. Київ*

ВИЗНАЧЕННЯ МІСЦЯ ОСВІТНІХ ПРОГРАМ ТА ПЛАНІВ НАВЧАННЯ ДІТЕЙ БЕЗПЕЧНІЙ ПОВЕДІНЦІ НА ДОРОЗІ У СУЧАСНІЙ СИСТЕМІ ОСВІТИ

На сьогодні в Україні впроваджується комплексна реформа системи організації безпеки дорожнього руху в Україні, яка спрямована на зменшення показників смертності та травмування людей на дорогах України до 2020 року на 30 відсотків порівняно з 2015 роком [1]. Одним з напрямків роботи у цій сфері може бути запровадження освітніх програм з безпеки руху дітей у діяльність закладів освіти. На тепер метою освіти є всебічний розвиток людини як особистості та найвищої цінності суспільства, її талантів, інтелектуальних, творчих і фізичних здібностей, формування цінностей і необхідних для успішної самореалізації компетентностей [2]. Саме у терміні «компетентність» має реалізуватися підготовка дитини до самостійного безпечного користування автомобільною дорогою та транспортом для вирішення своїх життєвих потреб.

Невід’ємними складниками системи освіти дітей є: дошкільна освіта; повна загальна середня освіта; позашкільна освіта; спеціалізована освіта; професійна (професійно-технічна) освіта [2]. Система безперервної освіти в Україні, як процес, відповідно до стандартів освіти, спрямована на формування у дитини моральних норм, набуття нею життєвого соціального досвіду шляхом виховання, навчання, соціалізації та формування необхідних життєвих навичок у особи, яка здатна до самостійного життя в суспільстві, і якими має володіти молода людина коли виходить з періоду дитинства.

Оскільки заклади освіти можуть використовувати типові або інші освітні програми [2], то наскрізною освітньою програмою, яка охоплює різні рівні освіти може бути програма з безпеки руху на дорозі, яка передбачає підготовку дитини до самостійного користування дорогою як учасника дорожнього руху у якості пішохода, пасажера, велосипедиста, погонича тварин і водія відповідно до рівня Національної рамки кваліфікацій [3].

Базовим етапом фізичного, психічного та соціального становлення особистості дитини є її вік, згідно до якого укладена таблиця 1, де наведені відповідності освітнім рівням Національні рамки кваліфікацій їх опис, та наявність окремих навчальних програм з безпеки руху.

Таблиця 1. Відповідність рівня освіти періоду, тривалості, опису кваліфікаційних рівнів та наявності окремих навчальних програм з безпеки руху до віку дитини

Вік дитини від її народження, роки	Рівень освіти	Період, тривалість, роки	Рівень Національної рамки кваліфікацій та її опис	Наявність окремої програми з безпеки руху на дорозі
3-6(7)	Дошкільна освіта	Перед-шкільний ³ , 3(4) роки	Нульовий, здатність особи адекватно діяти у відомих простих ситуаціях під безпосереднім контролем іншої особи	Є, [4]
3-4	Дошкільна освіта	Молодший дошкільний		Є, [4]
4-5	Дошкільна освіта	Середній дошкільний		Є, [4]
5-6(7)	Дошкільна освіта	Старший дошкільний		Є, [4]
6(7)-10(11)	Початкова освіта	Шкільний, 4 роки	Перший, здатність особи виконувати прості завдання у типових ситуаціях у чітко визначеній структурованій сфері життя, виконувати завдання під безпосереднім керівництвом іншої особи	Є, [5]
10(11)-15(16)	Базова середня освіта, перший (початковий) рівень професійної	Шкільний, 5 років	Другий, здатність особи виконувати типові нескладні завдання у типових ситуаціях у чітко визначеній структурованій сфері	Нема, потребує розробки

³ Відповідно до ч.4 ст.4 в редакції Закону № 2145-VIII від 05.09.2017.

	(професійно-технічної) освіти		життя, виконувати завдання під керівництвом 3 елементами самостійності	
15(16)-18(19)	Профільна середня освіта, другий (базовий) рівень професійної (професійно-технічної) освіти	Шкільний, 3 роки	Третій, здатність особи виконувати життєві завдання середньої складності за визначеними алгоритмами та встановленими нормами часу і якості	Нема, потребує розробки

Програма з формування основ безпечної поведінки дітей дошкільного віку під час дорожнього руху «Дитина у світі дорожнього руху» [4] створена на реалізацію вимог змістового напрямку «Безпека життєдіяльності» освітньої лінії «Особистість дитини» Базового компонента дошкільної освіти. Вона є парціальною програмою, у якій конкретизовано освітні завдання з формування у дітей дошкільного віку елементарних уявлень про Правила дорожнього руху, вмінь та навичок безпечної поведінки на вулицях міста (села), у транспорті, розкрито практичні шляхи розв'язання програмових завдань, подаються орієнтовні показники компетентності маленьких учасників дорожнього руху (у якості пішоходів та пасажирів) відповідно до вікової періодизації - молодший дошкільний вік (від 3 до 4 років), середній дошкільний вік (від 4 до 5 років), старший дошкільний вік (від 5 до 6 (7) років) (див. табл. 1).

Метою програми визначено формування у дітей дошкільного віку основ соціокультурної та безпечної поведінки під час дорожнього руху, готовності до життя у сучасному технічно розвиненому світі. На реалізацію мети розроблено ряд завдань, які умовно розподілені на дві групи: загально-розвивальні, що спрямовані на формування цілісного світогляду у дітей, та спеціальні, які допомагають ознайомити маленьких пішоходів і пасажирів із правилами безпеки життєдіяльності під час дорожнього руху.

Поряд з цим, програма передбачає розширення світогляду дитини у сфері дорожнього транспорту і безпеки руху, готує її до вивчення і засвоєння в подальшому шкільної програми «Я – учасник дорожнього руху». Таким чином, забезпечується *перспективність і наступність* у формуванні основ безпечної поведінки дітей під час дорожнього руху.

Програма «Я – учасник дорожнього руху» для учнів 1-4 класів загальноосвітніх навчальних закладів [5] підготовлена відповідно до Статті 20 Закону України «Про дорожній рух» [6] з метою розвитку у дітей навичок безпечної поведінки на дорогах та вивчення Правил дорожнього руху і впровадження профілактичних заходів серед дітей вікових груп початкової

освіти. Програма розроблена відповідно до мети початкової освіти з урахуванням пізнавальних можливостей і потреб учнів 1-4 класів, ґрунтується на загальнолюдських цінностях та принципах науковості, системності, інтегративності в інтересах людини, родини, суспільства, держави і передбачає виконання ряду завдань, які спрямовані на забезпечення її власної безпеки та збереження життя. Зміст Програми орієнтовано на державні вимоги до рівня загальноосвітньої підготовки учнів згідно Державного стандарту початкової загальної освіти⁴.

Зважаючи на обмеженість у часі, в Програмі подається мінімум необхідних випрацювань знань та вмінь для учнів 1-4 класів для дотримання правил власної безпеки під час перебування на дорозі. З 6(7) років діти починають ходити до школи, більше активізуються в дорожньому русі, мають самостійно приймати рішення під час руху вулицею. З цього віку діти вже повинні мати достатні знання та навички з правил безпечної поведінки під час перебування на дорозі відповідно до першого рівня Національної рамки кваліфікацій (див. табл. 1).

Спеціальних або окремих програм з безпеки руху для учнів 5-9 та 10-11 класів загальноосвітніх навчальних закладів не створено. Зміст цих програм повинен передбачати формування основ соціальної адаптації та життєвої компетентності дитини у сфері дорожнього руху, а метою створення - формування навчального континуума з підготовки дітей до безпечної самостійної участі у процесі руху дорожньо-вуличною мережею, а саме, продовження формування засад соціокультурної та безпечної поведінки учнів під час дорожнього руху, готовності до життя у сучасному технічно розвиненому світі.

Концептуальними засадами побудови Програм має бути загально прийняті в шкільній педагогіці і психології принципи, а також оцінка ризику потрапляння дітей відповідних вікових груп освіти у ДТП. Специфічним принципом побудови Програми має бути підпорядкування її змісту системі «У-А-Д-С» (Учасник (дорожнього руху) – Автомобіль – Дорога – Середовище (система керування рухом). Центральною ланкою цієї системи є учасник дорожнього руху (водій, пішохід, пасажир). Від знання засад взаємодії між активними учасниками дорожнього руху, встановлених Правилами дорожнього руху, буде визначатися безпека всієї системи, і в першу чергу, безпека людей.

Програми повинні забезпечити отримання знань і вмінь дітьми з безпеки руху, що відповідають другому і третьому рівню Національної рамки кваліфікацій з безпеки руху під час перебування на дорозі у якості активних учасників руху як пішоходи, пасажир, велосипедисти, погоничі, водії. Планування змісту навчального матеріалу та послідовність викладу, повинні мати на меті попередити потрапляння дітей відповідного віку у різні види ДТП за типових обставин, та знизити ризик їх травмування і загибелі на дорозі за умов їх активізації у різних сферах дорожнього руху, самостійного прийняття рішень у несподіваних для них дорожніх ситуаціях. Тому, навчальний матеріал

⁴ Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 20.04.2011 № 462.

має на меті теоретично і практично підготувати дитину у якості активного учасника руху до того часу, як вона обере той, чи інший, більш швидкий спосіб пересування. В залежності від вибору подальшого напрямку освіти учні можуть продовжити вивчення питань безпеки руху на курсах підготовки водіїв. Для цього у них уже буде сформовано відповідний світогляд на взаємодію різних учасників дорожнього руху під час спільного користування дорогою і таким чином забезпечити перспективність і наступність у формуванні основ безпечної поведінки молодій людині під час дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1 Постанова Верховної Ради України «Про Рекомендації парламентських слухань на тему: «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху». № 1091-VIII від 13.04.2016.

2. Закон України «Про освіту» № 2145-VIII від 05.09.2017.

3. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Національної рамки кваліфікацій» № 1341 від 23.11.2011.

4. Тимовський О.А., Репік І.А. Програма з формування основ безпечної поведінки дітей дошкільного віку під час дорожнього руху «Дитина у світі дорожнього руху» - Тернопіль: Мандрівець, 2016. - 32 с.

5. Тимовський О.А., Репік І.А. Програма «Я – учасник дорожнього руху» для учнів 1-4 класу. Програми курсів за вибором для загальноосвітніх навчальних закладів. Варіативна складова Типових навчальних планів. 1-4 класи. Книга 5 / упоряд. А.Лотоцька, Г. Древаль. - Тернопіль: Мандрівець, 2015. - 304 с.

6. Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 із наступними змінами.

Салманова Олена Юріївна

завідувач кафедри адміністративного права і процесу факультету № 3 Харківського національного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор

ЩОДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ЗАЛИШЕННЯ МІСЦЯ ДТП ПРИЧЕТНОЮ ДО НЕЇ ОСОБОЮ

Рівень дорожньо-транспортного травматизму за даними Департаменту патрульної поліції НПУ за 9 місяців поточного року виглядає наступним чином: вчинено ДТП – 108070, у т.ч. з постраждалими – 17319, з них загинуло – 2266, травмовано – 22394 особи [1].

Скоєння ДТП внаслідок порушення правил дорожнього руху є дуже розповсюдженим в Україні явищем і такі дії входять до категорії найбільш поширених правопорушень. Відповідно до частини першої статті 2 Кодексу цивільного захисту України, дорожньо-транспортна пригода – подія, що

сталася під час руху дорожнього транспортного засобу, внаслідок якої загинули або зазнали травм люди чи заподіяна шкода майну [2].

Основною причиною дорожньо-транспортних пригод є свідоме ігнорування Правил дорожнього руху громадянами, які наражають на небезпеку насамперед оточуючих. Це стосується як водіїв, так і інших учасників дорожнього руху: велосипедистів, пішоходів тощо, які страждають іноді з власної вини, іноді через водіїв, які неухважно керують транспортним засобом. За ст.124 Кодексу України про адміністративні правопорушення адміністративна відповідальність настає у випадках, якщо порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, тобто за ДТП без суттєво постраждалих. Санкція статті передбачає штраф у розмірі 340 гривень (20 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян) або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від 6 місяців до 1 року [3].

Деякі водії, скоївши дорожньо-транспортну пригоду, намагаються сховатися, порушуючи при цьому свої обов'язки, передбачені в статті 16 Закону України «Про дорожній рух», а також пунктах Правил дорожнього руху України. Аналізуючи причини залишення місця ДТП, можна дійти до висновку, що в основному це відбувається через страх перед покаранням за скоєне, особливо, якщо водій знаходився у стані сп'яніння, або є травмований та загиблий.

Показник смертності на дорогах в Україні – 106 осіб на 1 млн. населення – майже вдвічі випереджає середній показник країн Європейського Союзу та показники всіх країн ЄС. В таких країнах, як Швеція і Велика Британія, смертність на дорогах в три рази менша, ніж в Україні.

Згідно статистичних даних в Україні щодобово в дорожньо-транспортних пригодах гине від 10 і більше осіб та більше 100 отримує різного ступеню тілесні ушкодження. За цими сумними показниками наша держава посідає одне з перших місць у Європі. При цьому, 37% від загальної кількості ДТП припадає на аварії за участю водіїв, що перебувають за кермом у стані алкогольного сп'яніння [4]. Негативна тенденція склалася також із залишенням місця ДТП водіями транспортних засобів на іноземних номерах після вчинення ними ДТП із потерпілими. При цьому водій не усвідомлює, що своїми діями він обтяжує свою і без того нелегку провину.

Так, за залишення місця ДТП у відповідності зі статтею 122-4 КУпАП передбачається накладення штрафу у розмірі п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (255 грн.) або громадські роботи на строк від тридцяти до сорока годин, або адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб.

Під залишенням місця дорожньо-транспортної пригоди розуміються дії учасника дорожньо-транспортної пригоди спрямовані на приховування факту такої пригоди або обставин її скоєння, які спричинили необхідність проведення поліцейськими заходів щодо встановлення (розшуку) цього учасника та (або) розшуку транспортного засобу. На наш погляд, спірною є думка деяких

фахівців у галузі права щодо «ненавмисного залишення місця ДТП» та ствердження про те, що «Закон виключає відповідальність водія, який покинув місце пригоди, якщо він справді не помітив порушення Правил дорожнього руху, і відповідно, поїхав. За ненавмисне залишення місця ДТП постраждалий не буде покараний. Про це свідчать, зокрема: незначні пошкодження автотранспорту; висока щільність руху машин або погана видимість у момент інциденту; неоднозначність спірної ситуації; відсутність очевидців та інші обставини» [5].

Якщо порівняти чинні розміри штрафу за статтями 122-4 КУпАП (255 грн.) та 124 КУпАП (340 грн.) та врахувати, що за правилами накладення адміністративних стягнень за ст. 36 КУпАП якщо «особа вчинила кілька адміністративних правопорушень, справи про які одночасно розглядаються одним і тим же органом (посадовою особою), стягнення накладається в межах санкції, встановленої за більш серйозне правопорушення з числа вчинених», то за вчинення особою ДТП (124 КУпАП – штраф складає 340 грн.) та за вчинення ДТП з подальшим залишенням місця ДТП (124, 122-4 КУпАП) – штраф буде накладений також у розмірі 340 грн., хоча залишення водієм місця ДТП надає суб'єкту правопорушення виключно негативну характеристику та, у більшості випадків, дає можливість автоматично вважати таку особу винною.

Таким чином, зареєстрований у Верховній Раді проект закону № 7286 від 14.11.2017 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху», на наш погляд, є своєчасним, оскільки пропонує «у ст. 122-4 КУпАП збільшити суму штрафу з п'ятнадцяти до двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (3400 грн.), а громадські роботи або адміністративний арешт замінити на позбавлення права керування транспортними засобами на строк шість місяців», а у ст. 124 КУпАП – суму штрафу збільшити з двадцяти до сімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (1190 грн.) та, таким чином, суттєво розмежувати штрафні санкції в бік посилення відповідальності за залишення місця ДТП [6].

Крім того, на наш погляд, варто роз'яснювати водіям та іншим учасникам дорожнього руху випадки притягнення осіб після вчинення ДТП з постраждалими до кримінальної відповідальності за залишення без допомоги особи, яка перебуває в небезпечному для життя стані та нагадувати, що необхідність залишатися на місці ДТП надає працівникам поліції можливість достовірно встановити всі обставини події і ступінь вини кожного учасника.

Список використаних джерел:

1. Статистика Департаменту патрульної поліції. Режим доступу : <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>.
2. Кодекс цивільного захисту України // (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2013, № 34-35, ст.458). Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5403-17>.

3. Кодекс України про адміністративні правопорушення. (Відомості Верховної Ради Української РСР (ВВР) 1984, додаток до № 51, ст.1122). Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.

4. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо запобігання смертності на дорогах» № 7064 від 04.09.2017. Режим доступу : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=62453.

5. Ненавмісне залишення місця ДТП. Режим доступу : <https://juristoff.com/question/avtomobilne-pravo/14421-nenavmisne-zalishennya-mistsya-dtp>.

6. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» № 7286 від 14.11.2017. Режим доступу : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=62877.

Семенишин Микола Олександрович

начальник Головного управління Національної поліції в Донецькій області, кандидат юридичних наук, генерал поліції третього рангу

ДИСЦИПЛІНОВАНІСТЬ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЯК ОСНОВНИЙ ФАКТОР ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Кожного року проводяться Всеукраїнські Тижні безпеки дорожнього руху, метою яких є привернення уваги до загальнонаціональної проблеми, що виражається у сумній статистиці по рівню загиблих та травмованих під час дорожньо-транспортних пригод.

Вектор розвитку відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху спрямований на об'єднання зусиль Національної поліції, владних структур, громадських організацій та української спільноти для створення безпечних та комфортних умов на дорогах нашої держави.

Минулого року в результаті ДТП на автошляхах України загинуло понад 3000 громадян, а більш ніж 33 тисячі отримали каліцтва та тілесні ушкодження, а за роки незалежності ця сумна статистика йде на десятки тисяч щодо загиблих і на сотні тисяч травмованих під час ДТП [1]. Тільки за останнє десятиріччя кількість загиблих у дорожньо-транспортних пригодах сягає 60000, а це у кількісних показниках - невеличке містечко України.

До середини 2017 року був відсутній єдиний документ у сфері безпеки дорожнього руху, який би на загальнодержавному рівні визначав основні орієнтири подальшого розвитку на користь зменшення показників сумної статистики. Таким, загальнодержавним актом стала схвалена Кабінетом Міністрів України Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в

Україні на період до 2020 року [2]. Метою та основною ціллю Стратегії визначено зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30 відсотків до 2020 року, ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення.

Відповідно до цієї Стратегії утворюється єдиний головний міжвідомчий орган з безпеки дорожнього руху, в повноваження якого входять питання щодо удосконалення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху з метою врегулювання всіх сфер життєдіяльності та приведення нормативно-правової бази до європейських стандартів, запровадження основних засад системи управління безпекою дорожнього руху: державна програма, план заходів, ключові складові, оцінка результатів, створення єдиної національної бази даних, що об'єднує усі обліки від отримання посвідчення водія та реєстрації транспортних засобів до накладення адміністративних стягнень, посилення ролі органів місцевого самоврядування в забезпеченні системи безпеки дорожнього руху, поглиблення міжнародної співпраці у транспортній галузі, проведення наукових досліджень у сфері дорожньої безпеки, розроблення комплексної інформаційної системи моніторингу безпеки дорожнього руху та впровадження програм з безпеки дорожнього руху, створення спеціального фонду з безпеки дорожнього руху та забезпечення ефективного використання його коштів, визначення економічної оцінки вартості втраченого життя та здоров'я, завданої економічній шкоди від дорожньо-транспортних пригод для прийняття відповідних управлінських рішень і визначення ефективності впровадження заходів з убезпечення дорожнього руху.

Не дивлячись на широкі повноваження, що надаються Стратегією єдиному головному міжвідомчому органу з безпеки дорожнього руху, до сьогодні не визначено, який саме це буде орган та якому Міністерству він буде підпорядковуватись. Відповідно, всі окресленні вище напрямки не мають подальшого розвитку у сфері забезпечення дорожнього руху, а сумна статистика має своє невтішне продовження. Донеччина не є виключенням, тільки за підсумками 10 місяців на території області зареєстровано 2723 дорожньо-транспортні пригоди, у тому числі 695 дорожньо-транспортних пригод з постраждалими, в результаті яких 88 осіб загинули та 914 дістали поранення.

Безумовно, необхідно напрацьовувати додаткові нормативно-правові документи, особливо спираючись на світовий досвід, але основні напрямки забезпечення безпеки дорожнього руху на загальнодержавному рівні прописані вже досить давно та ґрунтовно. Залишається лише не чекати, доки стосовно тебе буде застосовані заходи адміністративного впливу, а самостійно, кожного дня працювати над своєю водійською етикою, повагою до оточуючих тебе учасників дорожнього руху, зрозумілим стилем водіння тощо. Професійно підготовлений та ввічливий водій запорука зниження аварійності як

користувача джерела підвищеної небезпеки, а тактовне ставлення до водіїв і переконання у власній безпеці пішоходів – ще один з важливих критеріїв зменшення сумної статистики. Саме ці цінності повинні стати основою поведінки всіх учасників дорожнього руху на шляху подолання негативної статистичної практики.

Ми впевнені, що науково-практичні заходи сприятимуть прийняттю спільних рішень та рекомендацій, нададуть можливість вирішити низку актуальних питань із забезпечення безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Аварійність на автошляхах України [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Департаменту патрульної поліції Національної поліції України. – Режим доступу : <http://patrol.police.gov.ua/ru/>

2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017р. № 481-р // Урядовий кур'єр від 27.07.2017 - № 138.

Сенатосенко Володимир Анатолійович

старший викладач кафедри автомобільного транспорту Державного вищого навчального закладу «Приазовський державний технічний університет»

БЕЗПЕКА НА ДОРОЗІ - ОСНОВНИЙ ФАКТОР В СИСТЕМІ ПІДГОТОВКИ ВОДІЇВ У АВТОШКОЛАХ

У системах забезпечення безпеки дорожнього руху (БДР) багатьох країн світу, в тому числі, і в Україні, відповідальність за вчинення дорожньо-транспортних пригод (ДТП) несуть, як правило, їх безпосередні учасники. При цьому нерідко поза увагою залишаються багато чинників, що сприяють створенню передаварійних ситуацій, але які не контролювані державою і суспільством. Статистика дорожньо-транспортних пригод свідчить, що з вини водіїв відбувається 80 відсотків усіх ДТП. Причому основна частка із зазначених ДТП припадає на водіїв, які мають стаж не більше 3-х років.

Прагнення більшої частини молоді України пройти навчання в автошколах ніколи не привертало уваги фахівців як окремих факторів підвищення БДР. Але світовий досвід в цій галузі безпеки обов'язково повинен розглядатися державою як основний механізм профільної освіти та виховання (мотивації) молоді - учасника систем ОБДР.

Тенденція до «омолодження» винуватців ДТП в Україні стала проявлятися особливо істотно протягом останніх 5 років.

Цьому сприяє кілька причин:

1. Мала кількість годин з підготовки та перепідготовки водіїв.
2. Матеріально-технічна база для забезпечення реалізації освітніх навчальних програм підготовки (перепідготовки) водіїв, освітні установи

повинні мати необхідну навчально-матеріальну базу, що відповідає умовам здійснення освітнього процесу з підготовки та (або) перепідготовки водіїв транспортних засобів, і яка повинна застосовувати сучасні засоби навчання.

3. Іспити сервісним центром МВС здійснюються на комп'ютері у вигляді тестів; питання і відповіді відомі, так як вони заучуються на заняттях, практичне водіння приймається протягом 5 хвилин (на одну людину).

Теоретичний іспит повинен прийматися по тестах, в яких пропонується питання для аналізу дорожньо-транспортних ситуацій. Тести повинні бути як мінімум на десяти мовах, а не на одній (закордонна практика).

Практичний іспит проводиться в умовах реального дорожнього руху, де кандидат повинен продемонструвати вміння безпечно керувати транспортним засобом. Іспит приймається на транспортному засобі, наданому автошколою. Для цього автомобіль повинен бути обладнаний дублюючими педалями управління, подачею палива, додатковим приводом гальма і зчеплення, додатковим дзеркалом заднього виду, а також відповідним розпізнавальним знаком. У процесі іспиту в транспортному засобі знаходяться екзаменовані і екзаменатор. Тривалість практичного іспиту повинна складати на транспортному засобі категорії «А» - 30 хвилин, категорії «В» і «ВЕ» - 30-45 хвилин, «С», «D», «СЕ» і «DE» - 45-50 хвилин.

4. Рівень професійної підготовки викладацького складу.

До недоліків, що знижують ефективність навчального процесу, необхідно віднести:

- відсутність нового методологічного підходу до навчання;
- низький рівень кваліфікаційних вимог до професійної підготовки викладачів теоретичного курсу і майстрів виробничого навчання водінню (інструкторів);
- зниження витрат на утримання кваліфікованих фахівців, лише частина викладачів автошкіл мають профільну освіту;
- старіння і витіснення досвідчених викладацьких кадрів молодими, що не мають спеціальної підготовки;
- невміння викладацького складу користуватися новітніми наочними посібниками, технічними засобами навчання;
- невміння майстрів виробничого навчання (інструкторів) методично правильно будувати заняття з практичного водіння.

Кваліфікаційні вимоги викладача повинні включати:

- вищу технічну освіту;
- водійське посвідчення категорій А, В, С, Д;
- відсутність медичних протипоказань;
- моральна стійкість (відсутність судимості, грубих порушень правил дорожнього руху (ПДР));

Інструктор-викладач повинен проходити навчання в спеціалізованих центрах з підготовки викладачів і інструкторів-фахівців з водіння після закінчення, якого повинен отримувати ліцензію. Також йому необхідно проходити підвищення кваліфікації один раз в три роки.

5. Обов'язкове навчання інструкторського складу на спеціальних курсах перепідготовки.

Поширена думка: професію інструктора з водіння автомобіля можна опанувати, отримавши перші водійські права і «покатавшись» пару років, не порушуючи правил дорожнього руху і не стаючи винуватцем дорожньо-транспортних пригод. Це омана.

Кандидат в автоінструктори повинен володіти такими передумовами:

- він повинен бути трохи старший основної маси своїх майбутніх учнів, а точніше, не молодше 22 років;

- обов'язковою умовою для вступу до школи автоінструктором є закінчення основної загальноосвітньої школи із закінченням професійної освіти з технічної спеціальності;

- підтвердження фізичної та психічної придатності до обраної професії, огляд у лікаря;

- наявність водійського посвідчення на керування транспортним засобом категорій А, В, С, Д.

6. Традиційна методика навчання – це пояснення на заняттях викладачем розділів правил дорожнього руху, практично повторюючи їх. Вивчати таким чином правила дорожнього руху неефективно.

Розробка відповідних конспектів лекцій з підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів (затвержені МОН і МВС).

7. Практична підготовка з водіння повинна здійснюватися індивідуально (комусь потрібно 10 занять з водіння, а комусь - 50).

Метою даних занять є отримання майбутніми водіями конкретних навичок керування автомобілем, а також вироблення у них так званого "почуття ризику" - відчуття, що автомобіль дуже легко виходить з-під контролю. Крім того, практикується так зване "цільове навчання" - водіння в тих місцях, де найчастіше відбуваються дорожньо-транспортні пригоди. Тривалість навчання водінню водіїв категорії "В" повинна становити в великих містах 40-50 годин, в невеликих селищах - 25-30 годин (а не академічних 45 хвилин).

Висновок: з метою якісної підготовки водіїв транспортних засобів і зниження дорожньо-транспортних пригод необхідно: іспити повинні прийматися по тестах, в яких пропонується питання для аналізу дорожньо-транспортних ситуації, водії транспортних засобів кожної категорії повинні через кожні 5 років підтверджувати знання правил дорожнього руху (іспит), перепідготовка викладачів і інструкторів (один раз на три роки), зміст правил дорожнього руху, має бути таким, щоб у них виключалися будь-які протиріччя, недомовки, неузгодженість з іншими нормативними документами.

Список використаних джерел:

1. Ротенберг Р.В. Основы надежности системы водитель-автомобиль-дорога-среда. М.: Машиностроение, 1986. – 216 с.

2. Про затвердження Типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів Кабінет Міністрів України

Постанова від 2 березня 2010 р. № 229 - [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/1_doc2.nsf/link1/KP100229.html

3. Про затвердження Вимог до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку Наказ Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства транспорту та зв'язку України, Міністерства освіти і науки України, Міністерства праці та соціальної політики України від 7 вересня 2009 року № 385/934/828/337 – [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/1_doc2.nsf/link1/RE16963.html.

Сістук Володимир Олександрович

доцент кафедри автомобільного транспорту Криворізького національного університету, кандидат технічних наук

МЕТОДИКА ОЦІНКИ СТАНУ ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ НА ОСНОВІ ЇЇ МІКРОМОДЕЛЮВАННЯ ТА ІНТЕГРАЛЬНОГО КРИТЕРІЮ РІВНЯ ОБСЛУГОВУВАННЯ

Ріст автомобілізації великих міст, у тому числі, таких промислових центрів, як місто Кривий Ріг, ставить нові завдання щодо методів оцінки прийняття рішень при плануванні, експлуатації, проектуванні, удосконаленні вулично-дорожніх мереж (ВДМ) та засобів організації дорожнього руху (ОДР). У проектах організації дорожнього руху фахівці стикаються з проблемою пошуку загальноновизнаної методики оцінки мережі, яка б була включена в нормативні документи і керівництва з проектування. При цьому в нашій країні у містобудівних проектах, а саме, генеральних планах, проектах детального проектування використовуються принципово різні підходи до вирішення завдань у порівнянні з проектами та комплексними схемами організації дорожнього руху. Детальне проектування вулично-дорожньої мережі можна зустріти в проектах детального планування, однак оцінка стану дорожньої мережі в них має лише формальний характер.

У той же час, в сучасних методах вирішення завдань набув використання інтегральний критерій – показник рівня обслуговування (Level of Service, LOS), який включає всі стадії оцінки – планування, проектування, експлуатацію, та, відповідно, має широкі можливості для застосування при розробці транспортної документації різних типів. Методика визначення даного показника отримала назву так званої НСМ-методики [2].

На сьогоднішній день у дослідників також існує можливість застосування методу, який максимально наближає створювану ситуацію на ВДМ до реальних умов руху. Мова ведеться про використання комп'ютерного імітаційного мікромоделювання, яке дозволяє визначати часткові критерії оцінки мережі – час у дорозі транспортних засобів, пішоходів та довжини черг

транспортних засобів, що утворюються. Незважаючи на значний прогрес в області методів та алгоритмів оцінки прийняття рішень для транспортних мереж, не існує загального алгоритму оцінки стану ВДМ, який включав би поєднання часткових критеріїв, отриманих методом імітаційного моделювання та інтегрального критерію рівня обслуговування мережі, для розробки та реалізації проектних рішень організації руху в місті Кривий Ріг.

Таким чином, виникла потреба у розв'язанні науково-прикладної задачі удосконалення методу оцінки прийняття рішень для ВДМ міста Кривого Рогу на основі поєднання її мікромоделювання та методу визначення рівня обслуговування.

Перше зіставлення HCM-методу визначення рівня обслуговування ВДМ та її оцінки на основі створення та аналізу комп'ютерної моделі, дозволило встановити, що HCM-метод базується на дослідженні рухів окремих транспортних засобів, тому його використання ближче до методу мікромоделювання, ніж до транспортного планування. У порівнянні з емпіричними та аналітичними моделями, імітаційні моделі прогнозують ефективність протягом певного періоду, забезпечують відстеження подій, коли стан системи розгортається у часі і просторі. Сучасним програмним засобом для проведення імітаційного мікромоделювання виступає PTV VISSIM [3]. Нами розроблено класифікацію транспортних ситуацій, для яких більш доцільним у порівнянні з HCM-методикою буде застосування імітаційного моделювання (табл. 1).

Порівняння критеріїв оцінки ВДМ, які можна отримати за HCM-методом та при моделюванні в PTV VISSIM, представлено в табл. 2. Отже, величина щільності транспортного потоку, транспортна затримка, коефіцієнт завантаження є розрахунковими показниками, що не визначаються безпосередньо у результаті аналізу імітаційної моделі.

Табл.1.

Перелік дорожньо-транспортних ситуацій

Частина HCM-методики	Дорожньо-транспортна ситуація
<i>Рух, що переривається (регульовані та нерегульовані перехрестя, на яких відбувається затримка ТЗ)</i>	Аналіз потоку насичення (за винятком регульованих перехресть) Робота автобусів Паркування на вулиці Спеціальне використання смуги Формування черги Пішохідні / велосипедні взаємодії
Міські вулиці	Ефективність координованого світлосигнального регулювання Режими роботи світлофорів при змішуванні сигналів та без сигналів Вплив під'їзних шляхів Вплив вузьких місць, виникаючих на перегонах вулиць Розробка циклограм регулювання світлофору
Регульовані перетини	Геометрично зсунуті перехрестя

	Альтернативні показники прибуття ТЗ Зсув фаз регулювання Рух пішоходів на перехресті Розробка циклограм регулювання світлофору
Нерегульовані перетини	Ліві повороти з двохсмугової дороги Затримка перед знаком «Дати дорогу»
Пішоходи	Вплив пішохідного руху
Велосипедисти	Затримка у зв'язку з перериванням руху
Транзитний рух	Затримка у зв'язку з перериванням руху
Умови переривання руху	Вузькі місця Аналіз потоку насичення Тимчасовий транспортний попит Незбалансованість використання смуг руху Спеціальні обмеження на використання смуг руху Транспортне забезпечення робочих зон
Двохсмугові магістралі	Поєднання характеристик місцевості та руху, таких як енергозбереження, вагові коефіцієнти або коефіцієнт варіації бажаних швидкостей
Багатосмугові магістралі	Затримка у зв'язку з перериванням руху
Ділянки швидкісних доріг	Смуги для вантажного транспорту
Еталонний перегон	Затримка у зв'язку з перериванням руху
Суміщення доріг під гострим кутом	Зони із суміщенням доріг під гострим кутом
Рампи та їх з'єднання	Вимірювання рампів

Коефіцієнт завантаження не можна визначити через імітаційне моделювання в VISSIM по причині стохастичності даних показників. Мікромоделювання відповідає на питання, що трапляється в реальних умовах у разі перевищення затору пропускної здатності вузла, яка буде швидкість, щільність, транспортне навантаження, тривалість затору при змінному транспортному потоці, та яким чином дані показники впливатимуть на стан ВДМ.

Табл.2

Зіставлення критеріїв оцінки ВДМ, які можна отримати за HCM-методом та при моделюванні в PTV VISSIM

Критерій оцінки для визначення LOS	HCM-метод	PTV VISSIM
Швидкість	+	+
Час їздки	+	+
Довжина черги	+	+
Тривалість їздки	+	+
Щільність потоку	+	-
Затримка ТЗ	+	+
Затримка пішоходів	+	+
Коефіцієнт завантаження	+	-
Інтервал руху громадського транспорту	+	-
Викиди відпрацьованих газів	-	+

Інтервал руху громадського транспорту є вихідним показником в PTV VISSIM. Програма також опційно дозволяє визначити затримку транспортних засобів на перехресті. Однак даний показник не є ідентичним показнику затримки при застосуванні HCM-методу. Правильно відкалібровані мікроскопічні імітаційні моделі визначають затримки, які більш точно відображають польові умови, пов'язані з геометричними даними мережі, потоками різних видів транспорту, ніж детерміністичні методи, подібні до тих, що входять в HCM. В останньому транспортна затримка виникає внаслідок світлофорного регулювання рухом транспортних засобів, зупинки їх на перехресті. Саме за величиною даної додаткової затримки визначається LOS-критерій. Однак основний вплив на величину середньої швидкості транспортного потоку має саме час у дорозі, величина якого визначається за табличними даними, що значно знижує точність HCM-методу.

У зв'язку з наявністю розглянутих недоліків, інтегрована методика оцінки ВДМ на основі поєднання LOS-критерію та результатів мікромодельовання в VISSIM буде складатись з 8-шагової процедури аналізу:

- Визначення об'єму проекту, цілей та бажаних результатів аналізу.
- Збір вихідних даних для проведення моделювання.
- Розробка імітаційної моделі.
- Калібрування вихідних показників.
- Аналіз результатів моделювання.
- Визначення LOS-критерію на основі результатів аналізу.
- Аналіз альтернативних сценаріїв.

Таким чином, розроблено 8-крокову процедуру оцінки ВДМ, на основі комплексного порівняльного аналізу можливостей програмного забезпечення комп'ютерного імітаційного моделювання PTV VISSIM для прийняття рішень в області міського транспортного планування та організації дорожнього руху та HCM-методики визначення рівня обслуговування ВДМ.

Список використаних джерел:

1. Fornalchyk Ye. The influence of dynamic characteristics of vehicles on the passenger car equivalent and traffic delay / Ye. Fornalchyk, I. Mohyla, V. Hilevych // An International Quarterly Journal «ECONTECHMOD». – 2015. Vol. 4. – No. 2. – P. 45-50
2. Highway Capacity Manual, (2016). – 1207 pp.
3. Protocol for Vissim Simulation, C. Mai, C. McDaniel-Wilson, D. Noval, et al: <http://www.oregon.gov/ODOT/TD/TP/APM/AddC.pdf>

Степаненко Віктор Вікторович

начальник тренінгового центру Головного управління Національної поліції в Херсонській області, кандидат юридичних наук, доцент, майор поліції

ОРГАНІЗАЦІЙНІ АСПЕКТИ УДОСКОНАЛЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Актуальність проблеми. Протягом останніх десятиліть у світі спостерігається стрімке збільшення кількості транспортних засобів та підвищення інтенсивності дорожнього руху, що призводить до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) та їх негативних наслідків. Так, за даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, дорожньо-транспортний травматизм на сьогодні є однією з найбільших проблем охорони здоров'я. За прогнозами, у 2030 році ДТП можуть стати однією з основних п'яти причин смертності людей у світі [1].

На цей час актуальність даної тематики не переоцінити, оскільки велика кількість ДТП, які відбуваються на території України, характеризується високим рівнем аварійності, внаслідок яких кількість постраждалих і загиблих кожного дня можна порівняти з війною або епідемією. Згідно статистичним даним Департаменту патрульної поліції України протягом 2017 року було скоєно 162526 ДТП, що на 2,4 % більше, ніж за попередній період, внаслідок яких постраждало 27220 осіб – на 1,6 % більше, ніж у 2016 році (26786 осіб), у яких загинуло 3432 особи – на 0,6 % більше, ніж у 2016 році (3410 осіб), травмовано 34677 особи – на 3,2% більше, ніж у 2016 році (33613 осіб).

Також щоденно у 2017 році відбулося 445 ДТП (середній показник), в яких загинуло 9 чоловік та отримало травми різного ступеня тяжкості 95 осіб. Цього року протягом дев'яти місяців трапилося 108070 ДТП, в яких травмовано 22394 осіб та загинуло 2266 чоловік [2, 3].

Питанням забезпечення безпеки дорожнього руху (далі – БДР) присвячено ряд праць вчених, серед яких М.В. Афанасьєв, С.І. Буднік, Б.Ю. Бурбело, Т.С. Вайда, С.М. Гусаров, В.В. Доценко, С.А. Комісаров, Л.М. Корнута, В.В. Новіков, В.Й. Развадовський, Л.І. Сопельник, В.В. Степаненко, Т.М. Швець та інші.

Така ситуація, на нашу думку, ускладнюються з одного боку значним зростанням автомобільного парку як зареєстрованих в Україні, так і тимчасово ввезених на територію країни (автомобілів іноземної реєстрації), низькою культурою взаємоповаги учасників дорожнього руху один до одного, недостатнього рівня пропаганди БДР в країні на різних рівнях, суттєвим відставанням на практиці дорожньої інфраструктури від чинних вимог; великою кількістю загиблих внаслідок ДТП, з іншої сторони існуюча система державного управління в цій сфері недостатньо ефективна.

Відповідно до окремих завдань та напрямків забезпечення БДР має місце спеціалізація суб'єктів державного управління у цій сфері. Згідно закону України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 р., у ст. 3 зазначається, що

«... державне управління у сфері дорожнього руху та його безпеки здійснюється Кабінетом Міністрів України, спеціально уповноваженими на це центральними органами виконавчої влади...» [4], одним із таких органів є Національна поліція України (далі – НПУ), яка має найбільше коло повноважень щодо застосування заходів примусу у сфері забезпечення БДР. Підрозділ, який безпосередньо здійснює нагляд за дорожнім рухом та функціонує у складі НПУ є патрульна поліція (далі – Департамент патрульної поліції, ДПП). Відповідно до Положення «Про департамент патрульної поліції» від 31 жовтня 2016 року № 1114 його основними завданнями є: 1) реалізація в межах компетенції державної політики у сфері забезпечення охорони прав і свобод людини, інтересів суспільства та держави, протидії злочинності, забезпечення публічної безпеки й порядку; 2) надання в межах, визначених законом, послуг з допомоги особам, які з особистих, економічних, соціальних причин або внаслідок надзвичайних ситуацій потребують такої допомоги; 3) забезпечення БДР; 4) своєчасне реагування на заяви та повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події [5].

Разом з тим, варто відзначити, що ДПП має структурні підрозділи – Управління патрульної поліції в областях ДПП (далі – УПП), які реалізують основні завдання на місцях і здійснює патрулювання за визначеними маршрутами в межах міст всіх обласних центрах, та в деяких районних центрах України (крім окупованої та непідконтрольній території).

В районних центрах на своїй території України в відділах та відділеннях поліції створені та функціонують групи реагування патрульної поліції (далі – ГРПП), які виконують ту ж функцію, що і УПП ДПП, але підпорядковуються керівникам відділів та відділень на визначеній території (робота координується Департаментом превентивної діяльності). Таким чином, на практиці існує два підрозділи – ГРПП та УПП ДПП, які не підпорядковані один одному, але виконують дублюючі функції.

Правова основа діяльності патрульної поліції визначається Конституцією України, міжнародними договорами, Законами України «Про Національну поліцію» 2 липня 2015 р., «Про дорожній рух» від 30.06.1993 р., Постановою КМУ від 28.10.2015 р. № 877 «Про затвердження положення про Національну поліцію України» та іншими нормативно-правовими актами.

Законодавча і нормативно-правова, а також нормативно технічна база в цей час не дозволяє сформувати оптимальну структуру, впровадити та закріпити на законодавчому рівні інноваційні міжнародні форми і методи діяльності Національної поліції, в напрямку забезпечення БДР.

На нашу думку, варто впровадити комплекс заходів з метою стабілізації аварійності, зменшення кількості ДТП, а саме:

- здійснити розподіл функціональних обов'язків всіх складових державної системи управління в сфері забезпечення БДР, що надасть можливість побачити реальні показники ефективності її функціонування з огляду на кількості ДТП насамперед зі смертельними наслідками;
- визначити підрозділи в структурі патрульної поліції, в компетенцію

котрих входило б виключно здійснення комплексу заходів забезпечення БДР;

- формування єдиного підрозділу патрульної поліції України в сфері БДР – організаційно об'єднаних УПП та ГРПП чи їх спільного підпорядкування єдиному керівництву;

- доопрацювати законодавчі норми, які дозволять притягувати до відповідальності згідно чинного законодавства водіїв (власника транспортного засобу) при використанні автоматизованої фото- чи відеофіксації правопорушень без зупинки транспортного засобу;

- активізувати роботи, визначені планом заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня БДР в Україні на період до 2020 р., затвердженого розпорядженням КМУ від 23.03.2018 р. № 231-р, з обов'язковим фінансуванням зазначених заходів;

- посилити громадський контроль щодо розробки і затвердження місцевими органами державної влади регіональних програм БДР з цілеспрямованим фінансуванням передбачених заходів;

- за ініціативою МВС України та зацікавлених органів виконавчої влади в регіонах розглянути питання щодо внесення змін до законодавчих та нормативно-правових актів у сфері забезпечення БДР (Закон України «Про дорожній рух», деякі статті Законів України «Про автомобільний транспорт», «Про Національну поліцію», «Про перевезення пасажирів», Кодексу України про адміністративні правопорушення, Правила дорожнього руху тощо) в частині забезпечення безумовного виконання громадянами законних вимог працівників поліції, в котрих чітко визначити права та обов'язки поліцейського та учасників дорожнього руху.

Безумовно, вищезгадані заходи потрібно впровадити у повній мірі або налагодити дієве їх функціонування. Разом з тим, на думку вчених, сьогодні потрібно розглядати питання БДР не окремим питанням, а у сукупності з чинною соціокультурною проблемою та публічною безпекою громадян. Вирішення цієї проблеми знаходиться як у правовій площині, так і в напрямку удосконалення пропаганди культури та БДР, котрі повинні бути одними з стратегічним спрямувань діяльності суб'єктів дорожнього руху (Кабінету Міністрів України, Міністерства внутрішніх справ тощо), які б вели скоординовану та цілеспрямовану роботу по об'єднанню всіх зацікавлених суб'єктів (Державна служба України з надзвичайних ситуацій, Національна поліція, Державна прикордонна служба, Національна гвардія, КП «Центри організації дорожнього руху», ВГО «Громадський рух за права водіїв Дорога в майбутнє» та ін.), для виконання єдиної мети забезпечення БДР, зниження рівня смертності внаслідок ДТП, ступеня тяжкості наслідків ДТП для учасників дорожнього руху. Однак це питання потребує створення належного інформаційного поля, котре б забезпечувало високий рівень соціального, психологічного та педагогічного впливу на учасників дорожнього руху. При виконанні цього заходу основний акцент повинен робитись на розумінні учасниками дорожнього руху особистої та загальної зацікавленості у вирішенні проблеми, необхідності розумної, відповідальної, культурної, взаємоповажної і

дисциплінованої поведінки на дорогах.

Наступна, не менш важлива складова для забезпечення БДР, є високий рівень виявлення вчинених правопорушень та притягнення правопорушників до відповідальності; забезпечення принципу незворотності покарання та рівності всіх перед законом. В іншому випадку не варто чекати будь-яких суттєвих змін у ситуації із забезпеченням безпеки дорожнього руху.

Висновки. Розглянувши причини та умови, що впливають на БДР в Україні, нами визначено проблемні питання в структурі Національної поліції України (колізії норм законодавства про БДР, труднощі його виконання тощо) та запропоновано можливі шляхи їх вирішення.

На нашу думку, питання БДР повинно розглядатись як комплекс заходів загальнодержавного значення із застосуванням системного підходу до пропаганди культури та БДР, котра повинна бути одним з пріоритетних напрямків сучасної політики держави.

Список використаних джерел:

1. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 року № 181-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80>.

2. Статистика ДТП в Україні за 2017 : ДТР 12-2017 Департамент патрульної поліції України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://patrol.police.gov.ua/ru/statystyka/>.

3. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2018 по 30.09.2018 : ДТР 09-2018 Департамент патрульної поліції України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://patrol.police.gov.ua/ru/statystyka/>.

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

5. Про затвердження Положення «Про департамент патрульної поліції України» : наказ Національної поліції України від 06 листопада 2015 року № 73 (у редакції наказу Національної поліції від 31.10.2016 року № 1114 «Про внесення змін до Положення про Департамент патрульної поліції»). [Електронний ресурс]. – <http://patrol.police.gov.ua/faq/normatyvno-pravova-bazadiyalnosti-patrolnoyi-politsiyi/>

6. Про затвердження плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 28 березня 2018 року № 231-р [Електронний ресурс]. – <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/231-2018-%D1%80>.

Стрельченко Костянтин Анатолійович

*студент 6 курсу магістратури «Публічне адміністрування та управління»,
Національної академії внутрішніх справ*

Горбач Оксана Володимирівна

*доцент кафедри адміністративного права і процесу Національної академії
внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент*

НАУКОВІ ПІДХОДИ ЩОДО ХАРАКТЕРИСТИКИ ПУБЛІЧНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

У здійсненні публічного адміністрування у сфері безпеки дорожнього руху беруть участь у межах своєї компетенції різні публічні органи (посадові особи). З цього приводу необхідно зауважити, що перехід від державоцентристських до людиноцентристських пріоритетів адміністративно-правового регулювання зумовив зміну акцентів у спрямуванні адміністративно-правового регулювання, вивів у системі суб'єктів адміністративно-правових відносин на перший план особу з її правами, законними інтересами, свободами. Тому, на думку В.Б. Авер'янова, першочергового перегляду сьогодні потребують існуючі відносини між публічними органами та громадянами. І це не дивно, оскільки складність справи полягає в тому, що замість домінуючої дотепер ідеології «панування» держави над людиною треба впроваджувати протилежну – ідеологію «служіння» держави інтересам людини. А такий перехід можливий лише за умови дійсного запровадження передбаченого Конституцією України принципу верховенства права. За своїм змістом він вимагає підпорядкування діяльності державних інститутів потребам реалізації прав і свобод людини, забезпечення їх пріоритетності перед усіма іншими цінностями демократичної, соціальної, правової держави [1, с. 25].

Необхідно також зазначити, що поняття *публічної адміністрації* не є новиною для українського права взагалі.

«Публічна адміністрація» в адміністративному праві європейських країн визначається як сукупність органів та установ, які реалізують публічну владу шляхом ви конання законів, підзаконних нормативно-правових актів та вчинення інших дій у публічних інтересах [2, с. 173].

Ю.Л. Панейко відзначав, що основою адміністративного права є те, що воно регулює організацію та діяльність публічної адміністрації [3].

Треба відзначити, що *публічна адміністрація*, як правова категорія, має два виміру: функціональний і організаційно-структурний. При функціональному підході – це діяльність відповідних структурних утворень по виконанню функцій, спрямованих на реалізацію публічного інтересу. Таким інтересом в українському праві визнається інтерес соціальної спільності, що легалізований і задоволений державою. Таким чином, наприклад, виконання публічною адміністрацією правоохоронної функції означає системну діяльність всіх структурних утворень, які мають таку функцію [4, с. 37].

При організаційно-структурному підході *публічна адміністрація* – це сукупність органів, які утворюються для здійснення (реалізації) публічної влади. В українському праві публічною владою визнається: а) влада народу, як безпосереднє народовладдя; б) державна влада – законодавча, виконавча, судова; в) місцеве самоврядування [5, с. 37].

Таким чином, *публічна адміністрація* – це система організаційно-структурних утворень, які на законних підставах набули владних повноважень для їх реалізації в публічних інтересах [6, с. 56].

На сьогодні публічна адміністрація здійснюють різні функції щодо задоволення потреб людини та громадянина, однією з цих функцій є адміністративно-правовий захисту дитини.

Саме тому, на наш погляд, основним суб'єктом, на якого покладаються обов'язки щодо безпеки дорожнього руху, є тільки держава. Роль держави як головного гаранта прав і свобод людини і громадянина, в тому числі й щодо безпеки дорожнього руху, реалізується за допомогою різних правових засобів через усю систему органів державної влади.

Відповідно, вважаємо за доцільне, запропонувати визначення детермінанти «публічної адміністрації» як система суб'єктів, наділених управлінськими повноваженнями, спрямованих на реалізацію публічного інтересу.

Одночасно, темою нашого дослідження є публічна адміністрація у сфері безпеки дорожнього руху, яку не визначено ні на науковому, ні на законодавчому рівні. Саме тому назріла необхідність у дослідженні даної категорії.

Доцільно відзначити, що О. І. Стахов визначає «орган забезпечення безпеки» як державний орган чи орган місцевого самоврядування, їх системні утворення та посадових осіб, які мають право (та водночас несуть обов'язок) видавати правові акти з встановлення та (чи) забезпечення виконання загальнообов'язкових умов та вимог безпеки [7, с. 40].

С. В. Селезень, Л. В. Єрофеєнко, Ю. М. Нещеретний під «суб'єктами управління транспортом» розуміють органи, організації та їхніх посадових осіб, створені у встановленому законодавством порядку спеціально для здійснення управлінських функцій, наділені правами і обов'язками, щоб своїми діями реалізовувати надані права і виконувати покладені на них обов'язки [8, с. 28-29].

В. Й. Развадовський під «суб'єктом державного регулювання транспортної системи» розуміє організаційно відокремлену складову системи органів виконавчої влади (їх посадових та службових осіб), що має державно-владні, розпорядчі, організаційні повноваження щодо здійснення завдань та реалізації функцій державної політики у галузі транспорту, з урегулюванням діяльності нормами переважно адміністративного права [7, с. 225].

Л. І. Сопільник обґрунтовує, що систему суб'єктів управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху утворюють державні (регіональні, галузеві) та громадські (органи місцевого самоврядування, громадські організації) суб'єкти управління [9].

М. А. Микитюком сформульовано поняття «суб'єкт владних відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» як державний орган, що наділяється компетенцією застосування заходів державного впливу з метою забезпечення прав, свобод та законних інтересів громадян у сфері безпеки дорожнього руху [10, с. 7].

Б. Ю. Бурбело у дефініції суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху бачить лише перерахування більш-менш загальних або конкретних заходів (функцій), у яких цей суб'єкт реалізує свій адміністративно-правовий статус (сукупність прав та обов'язків), якими є: організації дорожнього руху; підготовки та допуску до участі у дорожньому русі водіїв транспортних засобів і тощо [11, с. 77].

Безумовно, це не є вичерпним переліком поглядів на зазначену дефініцію.

У визначенні суб'єкта адміністративно-правової профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму (одного з напрямів забезпечення БДР) М. Ю. Веселов робить акцент на таких рисах: а) ними можуть бути державні та недержавні структури; б) характер зв'язків між ними – взаємодія або підпорядкування [12, с. 94].

Актуалізація проблеми публічного права викликана низкою причин, серед яких виділяються: необхідність проведення правової реформи; глибока зміна багатьох галузей права; розвиток структури і системи правових галузей; посилення ролі держави в реалізації планів соціально-економічного розвитку країни. Крім органів, які представляють державний сектор, публічне право також поширює свою дію і на сферу організації та функціонування недержавних установ, зокрема органів місцевого самоврядування, які не входять до вищеназваного сектору.

Водночас, публічною адміністрацією у сфері безпеки дорожнього руху слід визначити систему суб'єктів, наділених публічно-владними повноваженнями, які за допомогою правових засобів забезпечують безпеку дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Авер'янов В. Б. Адміністративна реформа і правова наука / В. Б. Авер'янов // Право України. 2002. № 3 С. 20-27.
2. Колпаков В.К. Адміністративне право – чинник правової держави / В.К. Колпаков II Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка. Спеціальний випуск № 3 «Розвиток держави і права в сучасних умовах: досвід, реалії, перспективи». Луганськ, 2009. С. 171-182.
3. Панейко Ю. Л. Теоретичні основи самоврядування / Ю. Л. Панейко. Л.: Літопис, 2002. 196 с.
4. Курс адміністративного права України : підруч. / Авторський колектив / Коваленко В. В. Колпаков В.К., Кузьменко О.В. К. : Юрінком Інтер, 2012. 875 с.
5. Курс адміністративного права України : підруч. / Колпаков В.К., Кузьменко О.В., Пастух І.Д., Сущенко В.Д. – 2-ге вид. перероб. і допов. К.: Юрінком Інтер, 2013. 872 с.

6. Адміністративна відповідальність : курс лекцій / О.В. Кузьменко, І.Д Пастух, . [та ін.]. К.: Юрінком Інтер, 2016. 568 с.

7. Стахов А.И. Органи обеспечения безопасности как субъекты административного права / А.И. Стахов // Вестник Московского университета МВД России. 2007. № 2, С. 40-43.

8. Транспортне право: навчально-методичний посібник / С.В. Селезень, Л.В. Єрофєєнко, Ю.М. Нещеретний; М-во освіти і науки України, Харк. нац. автомоб.-дор. ун-т. Х.: ХНАДУ, 2007. 263 с.

9. Сопільник Л.І. Теорія та практика адміністративно-правового регулювання організації безпеки дорожнього руху в Україні : рукопис. дис... д-ра юрид. наук: 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / Л.І. Сопільник ; Харківський. нац. ун-т внутр. справ. Х., 2012. 422 с.

10. Микитюк М.А. Владні повноваження Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України: проблеми теорії та практики реалізації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : автореф. дис... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / М.А. Микитюк ; Львів, держ. ун-т внутр. справ. Л., 2008. 20 с.

11. Бурбело Б.Ю. Організаційно-правові засади взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху : рукопис дис... канд. юрид. наук : 12.00.07 спец. «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / Б.Ю. Бурбело ; Луганський, держ. ун-т внутр. справ ім. Е.О. Дідоренка. Л., 2011. 229 с.

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

Стрельченко Оксана Григорівна

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

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ АДМІНІСТРУВАННЯ СФЕРИ ОБІГУ ЛІКАРСЬКИХ ЗАСОБІВ ЯК НЕОБХІДНА СКЛАДОВА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Належне нормативно-правове адміністрування сфери обігу лікарських засобів є запорукою здоров'я громадян.

Сучасний розвиток цивілізації, суспільства і правосвідомості вимагає вдосконалення нормативно-правового адміністрування сфери обігу лікарських засобів. Публічне адміністрування соціальної сфери щодо обігу лікарських засобів здійснюється правовими, адміністративними, економічними, соціально-психологічними механізмами. Нормативно-правове регулювання механізму

адміністрування сфери обігу лікарських засобів означає побудову чіткої системи правової вертикалі нормативних правових актів та їх правозастосування. При цьому закони є вищим імперативним виразом волі суспільства, а усі наступні підзаконні нормативно-правові акти видаються на їх основі і на виконання законів.

Якісне оновлення суспільства неможливе без змістовного та системного нормативно-правового регулювання, що забезпечує правову інформованість всіх структур суспільства і кожного громадянина окремо. На жаль, в силу своєї специфіки, нормативно-правова інформація не має достатньо добре налагоджених каналів її публікації й поширення. Доцільно відзначити, що нормативно-правова база існуючого законодавства щодо обігу лікарських засобів має сьогодні багато суперечливостей та прогалин, пов'язаних із соціально-політичними та економічними трансформаціями, які відбуваються в країні, а своєчасні зміни та доповнення здійснюється не належним чином. Практика показує, що відсутність численних нормативно-правових документів на місцях істотно знижує керованість соціальною сферою обігу лікарських засобів. Чинна нормативно-правова база щодо обігу лікарських засобів створювалася десятиліттями, внаслідок чого для неї характерно нашарування кількох історичних пластів, що відображають різні етапи розвитку та реформування сфери охорони здоров'я на різних її етапах розвитку [1].

Слід відзначити, що будь-яка діяльність, щодо обігу лікарських засобів, реалізується через систему правових настанов (юридичних норм), що містяться в нормативно-правових актах різної юридичної сили і, які визначають параметри належної поведінки суб'єктів цієї діяльності.

Одночасно, для вирішення зазначених проблем, вважаємо за доцільне усі нормативно-правові акти, які регулюють сферу обігу лікарських засобів згрупувати у три групи: *перша – це акти загально-регулюючі; друга – акти фундаментально-регулюючі, третя – акти опосередковано-регулюючі* та здійснити їх згрупування.

Розглянемо – *загально-регулюючі акти публічного адміністрування сфери обігу лікарських засобів*. На наш погляд, до цієї групи слід віднести такі як: Закони України: «Про затвердження Загальнодержавної програми розвитку первинної медико-санітарної допомоги на засадах сімейної медицини», «Про екстрену медичну допомогу», «Про захист населення від інфекційних хвороб», «Про протидію захворюванню на туберкульоз», «Про протидію поширенню хвороб, зумовлених вірусом імунодефіциту людини (ВІЛ), та правовий і соціальний захист людей, які живуть з ВІЛ», «Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення», «Про донорство крові та її компонентів», «Про трансплантацію органів та інших анатомічних матеріалів людині», «Про охорону дитинства», «Про порядок проведення реформування системи охорони здоров'я у Вінницькій, Дніпропетровській, Донецькій областях та місті Києві», «Про психіатричну допомогу», «Цивільний кодекс України», «Бюджетний кодекс України», «Кодекс цивільного захисту України» [1, 2, 3, 4] тощо.

Акти Президента України: «Про Концепцію розвитку охорони здоров'я населення України», «Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020», «Про додаткові заходи щодо реформування системи охорони здоров'я», «Про невідкладні заходи щодо реформування системи охорони здоров'я населення», «Про невідкладні заходи щодо забезпечення права громадян на охорону здоров'я і медичну допомогу», «Про Концепцію розвитку охорони здоров'я населення України», «Програма подання громадянам гарантованої державою безоплатної медичної допомоги», «Порядок надання медичної допомоги у військово-медичних закладах і взаєморозрахунків за неї між військовими формуваннями», «Порядок надання медичної допомоги хворим на туберкульоз особам, взятим під варту, чи які тримаються в установах виконання покарань».

Постанови Кабінету Міністрів України, а саме: «Про збільшення норм грошових витрат на харчування та медикаменти в закладах охорони здоров'я для ветеранів війни», «Про затвердження Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для виконання програм та здійснення централізованих заходів з охорони здоров'я», «Деякі питання оплати праці медичних працівників, що надають первинну медичну допомогу», «Порядок формування фонду оплати праці медичних працівників, що надають первинну медичну допомогу», «Порядок встановлення надбавок за обсяг та якість виконаної роботи медичним працівникам закладів охорони здоров'я, що надають первинну медичну допомогу».

Розпорядження Кабінету Міністрів України, а саме: «Про затвердження плану заходів з реалізації Концепції реформи фінансування системи охорони здоров'я на період до 2020 року», «Про схвалення Концепції розвитку охорони психічного здоров'я в Україні на період до 2030 року», «Про затвердження обсягів обов'язкового забезпечення потреб охорони здоров'я населення донорською кров'ю, її компонентами і препаратами на 2018 рік», «Про перерозподіл деяких видатків державного бюджету, передбачених Міністерству охорони здоров'я на 2018 рік, та розподіл медичної субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам між бюджетами міст обласного значення, районними бюджетами та бюджетами об'єднаних територіальних громад», «Концепція Загальнодержавної цільової соціальної програми «Здорова нація» на 2009–2013 рр.», «Концепція реформи фінансування системи охорони здоров'я», «Про схвалення Концепції Державної цільової науково-технічної програми створення та проведення доклінічних випробувань вітчизняних лікарських засобів для забезпечення охорони здоров'я людини та задоволення потреб ветеринарної медицини на 2011-2015 рр.», «Про затвердження переліку платних послуг, які надаються Міністерством охорони здоров'я», «Державної програми реформування системи охорони здоров'я населення», «Про схвалення Концепції проекту Закону України «Про загальнодержавну систему надання екстреної медичної допомоги», «Про затвердження переліку і норм накопичення в системі екстреної медичної допомоги лікарських засобів та медичних виробів першої необхідності для організації медико-санітарного забезпечення цивільного населення під час особливого періоду».

Акти центральних органів виконавчої влади, а саме: Накази МОЗ України: «Про впорядкування та затвердження Умов оплати праці працівників закладів охорони здоров'я та установ соціального захисту населення», «Про єдину систему надання екстреної медичної допомоги», «Про систему екстреної токсикологічної допомоги в Україні», «Порядок встановлення цін (тарифів) на екстрену медичну допомогу, що надається іноземним громадянам державними та комунальними закладами охорони здоров'я України», «Про затвердження примірних штатних нормативів центру екстреної медичної допомоги та медицини катастроф».

Акти місцевих органів виконавчої влади, а саме: Розпорядження Волинської обласної державної адміністрації «Про створення в області системи екстреної медичної допомоги» та голови Полтавської обласної державної адміністрації «Про стан реформування системи екстреної медичної допомоги та створення єдиної диспетчерської служби в області», Рішення XIII сесії шостого скликання, яким створено Комунальну установу «Полтавський обласний центр екстреної медичної допомоги та медицини катастроф» Полтавської обласної ради.

Акти органів місцевого самоврядування, а саме: Рішення XIV сесії Чернівецької обласної ради VI скликання «Про створення Обласної комунальної установи «Чернівецький обласний центр екстреної медичної допомоги та медицини катастроф», XXII сесії Сумської обласної ради від 6 грудня 2005 року «Про невідкладні заходи щодо реформування системи екстреної медичної допомоги в Сумській області», Розпорядження голови Кіровоградської обласної державної адміністрації та голови Кіровоградської обласної ради та рішення Кіровоградської обласної ради «Про створення та забезпечення функціонування і розвитку системи екстреної медичної допомоги на території області» тощо.

Отже, нормативно-правову базу сфери щодо обігу лікарських засобів становить комплекс юридичних норм, за допомогою яких держава регулює та захищає права громадян в межах компетенції сфери охорони здоров'я, з метою забезпечення їх здоров'я та життєдіяльності через профілактичні та лікувальні заходи.

Список використаних джерел:

1. Мордань О.О. Нормативно-правове забезпечення соціального захисту посиротілих дітей: проблеми та напрями вдосконалення / О.О. Мордань [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.academy.gov.ua/ej/ej16/txts/12MOOPNV.pdf>.

2. Основи законодавства України про охорону здоров'я : Закон України від 19.11.1992. № 2801-XII // Відомості ВРУ. 1993 р. № 4. Ст. 19.

3. Про державні фінансові гарантії медичного обслуговування населення : Закон України від 19.10.2017 № 2168-VII Відомості ВРУ, 2018, № 5, ст. 31.

4. Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення: Закон України від 24.02.1994 № 4004-XII Відомості ВРУ, 1994, № 27, ст. 218 № 901-VIII від 23.12.2015, ВВР, 2016.

5. Про запобігання захворювання на СНІД та соціальний захист населення: Закон України від 12.12.1991 № 1972-XII // Відомості ВРУ, 1992, № 11, ст. 152.

Тарановська Альона Олегівна

провідний спеціаліст Інгулецького районного у місті Кривому Розі відділу державної реєстрації актів цивільного стану Головного територіального управління юстиції у Дніпропетровській області

КОНТРОЛЬ ЗА ДОТРИМАННЯМ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЙОГО УЧАСНИКАМИ

Згідно зі статистичними даними Державної служби статистики України у 2017 році відбулося понад 162 тис. дорожньо-транспортних пригод, порівнюючи з минулими роками це є середнім показником. Приблизно 3.4 тис. осіб загинуло під колесами українських авто у минулому році.

За інформацією Пулітцерівського центру кількість загиблих на дорогах по всьому світу внаслідок ДТП вже досягло понад 1 млн. осіб на рік. І загалом, цифра має тенденцію зростати з кожним роком.

Якщо вірити дослідницькій організації World life expectancy, яка вирахувала, на основі даних Всесвітньої організації охорони здоров'я, кількість смертей у ДТП на 100 тис. населення. У світовому рейтингу Україна займає почесне 131 місце зі 183. Пальма першості належить Зімбабве з величезними втратами на дорогах, а саме 75 загиблих кожен рік на 100 тис. населення. Український показник складає 9 загиблих осіб на 100 тис. населення. Однак постає питання, чи все так райдужно та чи можна довіряти таким цифрам?

Українські громадські організації б'ють на сполох та повідомляють, що Міністерство внутрішніх справ не надає повну картину того, що відбувається на наших дорогах. Так це чи ні, мені важко апелювати проти офіційної статистики, але цікавим є питання, хто саме і яким чином має право здійснювати контроль за дотриманням правил дорожнього руху, щоб вищевказані дані не зростали з роками і не мали відношення особисто до кожного з нас.

У жовтні 2018 року Уряд ухвалив рішення щодо впровадження більш сучасних засобів вимірювальної техніки контролю безпеки дорожнього руху, а саме засобів визначення просторово-часових координат транспортних засобів та засобів фото- і відео фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі. Ухвалене рішення вносить відповідні зміни до Технічного регламенту законодавчо регульованих засобів вимірювальної

техніки, а також переліку категорій законодавчо регульованих засобів вимірювальної техніки, що підлягають періодичній повірці.

Відповідно до закону України «Про дорожній рух» розрізняють державний контроль за дотриманням правил дорожнього руху його учасниками та відомчий контроль. Завдання державного контролю у сфері дорожнього руху належить Кабінету Міністрів України, місцевим органами виконавчої влади та органам місцевого самоврядування, Національній поліції, іншим спеціально уповноваженим на те державним органам. Відомчий контроль здійснюється міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади.

Повноваження безпосереднього контролю за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками, за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі та регулювання дорожнього руху належить виключно Національній поліції України.

Одним із прямих засобів контролю за дотриманням правил дорожнього руху є зупинення працівниками поліції транспортного засобу, а саме, стаття 35 закону «Про Національну поліцію» закріплює вичерпний конкретний перелік таких підстав, їх всього 9:

- 1) якщо водій порушив Правила дорожнього руху;
- 2) якщо є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу;
- 3) якщо є інформація, що свідчить про причетність водія або пасажирів транспортного засобу до вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, або якщо є інформація, що свідчить про те, що транспортний засіб чи вантаж можуть бути об'єктом чи знаряддям учинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення;
- 4) якщо транспортний засіб перебуває у розшуку;
- 5) якщо необхідно здійснити опитування водія чи пасажирів про обставини вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, свідками якого вони є або могли бути;
- 6) якщо необхідно залучити водія транспортного засобу до надання допомоги іншим учасникам дорожнього руху або поліцейським або як свідка під час оформлення протоколів про адміністративні правопорушення чи матеріалів дорожньо-транспортних пригод;
- 7) якщо уповноважений орган державної влади прийняв рішення про обмеження чи заборону руху;
- 8) якщо спосіб кріплення вантажу на транспортному засобі створює небезпеку для інших учасників дорожнього руху;
- 9) порушення порядку визначення і використання на транспортному засобі спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв.

Цікаво, що згідно п. 5 ч. 5 Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ, яке було затверджене Постановою Кабінету Міністрів ще у 1997 році та зараз втратило чинність, працівник ДАІ мав право зупиняти транспортні засоби у разі порушення вимог правил, норм,

стандартів забезпечення безпеки дорожнього руху, наявних ознак, що свідчать про їх технічну несправність або забруднення докiлля, а також у разі наявності даних про те, що вони використовуються з протиправною метою, оглядати транспортні засоби і перевіряти у водіїв документи на право користування і керування ними, дорожні (маршрутні) листи та відповідність вантажів, що перевозяться, товарно-транспортним та іншим документам, а також перевіряти їх наявність у базах даних автоматизованих інформаційно-пошукових систем Державтоінспекції, у передбачених законодавством випадках затримувати ці документи та вантажі.

Порівнюючи вищевказані норми, доцільно зауважити, що працівник ДАІ мав більше повноважень зупинити авто і, можна сказати, про те, що це право ґрунтувалось на таких дещо суб'єктивних ознаках, які носили розмитий характер. Однозначно надати відповідь про позитивні або негативні риси таких змін, саме в контексті забезпечення безпеки дорожнього руху для його учасників, неможливо. Є багато плюсів та мінусів, це питання є спірним та дискусійним. На мою думку, повага та підкорення законним вимогам працівника поліції або в минулому міліції, як представника держави, є особистісним ставленням громадянина до державного апарату та суспільства в цілому. Зараз ми маємо велику прогалину у правовій культурі та культурі населення взагалі, що знецінює будь-які практичні намагання реформувати систему взаємодії органів державної влади та суспільства, і саме це має бути вектором розвитку для нашої держави. Адже дотримання правил дорожнього руху або інших норм та приписів є питанням поваги один до одного та до Закону. Кожен водій, що сідає за кермо, має думати та усвідомлювати, що авто це джерело підвищеної небезпеки, не лише згідно з Цивільним кодексом України, але й з точки зору тих втрат, що він може спричинити.

Список використаних джерел:

1. Закон України «Про Національну поліцію» №580-VIII [Електронний ресурс]. - 02.07.2015. – Режим доступу до ресурсу: zakon.rada.gov.ua.
2. Закон України «Про дорожній рух» №3353-XII [Електронний ресурс]. - 30.06.1993. – Режим доступу до ресурсу: zakon.rada.gov.ua.
3. Постанова КМУ Про правила дорожнього руху № 1306 [Електронний ресурс]. – 10.10.2001. – Режим доступу до ресурсу: zakon.rada.gov.ua.
4. Постанова КМУ Про Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ №341 [Електронний ресурс]. – 14.04.1997. – Режим доступу до ресурсу: zakon.rada.gov.ua.
5. Уряд запроваджує сучасні засоби фіксації порушень правил дорожнього руху [Електронний ресурс]. – 03.10.2018. – Режим доступу до ресурсу: www.kmu.gov.ua.
6. Україна у цифрах 2017. Статистичний збірник. – Київ. ТОВ «Видавництво «Консультант». – 2018. За ред. І.Є.Вернер. – 241 с.

Тулінов Валентин Сергійович

*доцент кафедри адміністративно-правових дисциплін факультету № 1
Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук,
підполковник поліції*

ДІЯЛЬНІСТЬ ПОЛІЦІЇ, ОРІЄНТОВАНА НА ГРОМАДУ (ПРИКЛАД ДОНЕЦЬКОЇ ОБЛАСТІ)

Досвід європейських країн показує: одним із найважливіших інструментів правоохоронної діяльності є порозуміння з населенням. Для того, щоб поліція мала змогу ефективно контролювати ситуацію на певній території, вона повинна враховувати потреби громадян які проживають на відповідній території, таким чином індивідуальний підхід є актуальним та необхідним. Такий підхід передбачає готовність громадськості взяти на себе частину відповідальності за загальну якість життя у місті (районі, селищі), а поліція, у свою чергу, повинна прислухатися до громади і діяти відповідно до її вимог та інтересів. Разом з тим, партнерство між поліцією і населенням, може бути успішним лише за умови довіри та взаємопорозуміння з обох сторін.

Слід зазначити, що поліція є центральним органом виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку [1]. Поліція є одним із державних органів, який покликаний забезпечити реалізацію конституційних прав та свобод людини і громадянина.

Відповідний досвід поліцейської діяльності свідчить про те, що ефективність прямо залежить від рівня підтримки поліції населенням, довіри суспільства до поліцейських структур. У зв'язку з цим, на сучасному етапі реформування Національної поліції в Україні одним із пріоритетних завдань є створення таких взаємних відносин між поліцією і громадянським суспільством, налагодження тісної співпраці між поліцейськими та населенням.

На сьогодні однією із найпоширеніших моделей взаємодії поліції і громадянського суспільства у світі є модель («CommunityPolicing», «Community-orientedPolicing», «NeighborhoodPolicing»). Дана модель побудови взаємовідносин поліції із населенням, громадськими формуваннями використовується у поліцейській діяльності таких країн як США, Великобританії, Німеччини, Польщі [2].

У 2015 році коли вступив в силу Законом України «Про Національну поліцію» вперше на державному рівні визначено необхідність встановлення виключно партнерських засад взаємодії поліції і населення. Зокрема, розділ «Громадський контроль Національної поліції» передбачає: звіт про поліцейську діяльність; прийняття резолюції недовіри керівникам органів поліції; взаємодію між керівниками територіальних органів поліції та представниками органів місцевого самоврядування. Також зазначеним розділом визначено, що поліція взаємодіє з громадськістю шляхом підготовки та виконання спільних проектів, програм та заходів для задоволення потреб населення спрямованих на

покращення ефективності виконання поліцією покладених на неї завдань.

Досягнення взаєморозуміння щодо суті концепції роботи поліції з населенням за місцем проживання є складним завданням. Дисонанс полягає у тому, що правоохоронці орієнтуються на власні уявлення щодо роботи у сфері громадського порядку і безпеки, які у більшості випадків не співпадають з потребами місцевої громади. Таким чином, враховуючи зміни у законодавстві та потреби суспільства, першочерговим завданням є забезпечення порозуміння в діяльності поліції щодо охорони правопорядку з інтересами конкретної громади. Однак, наразі в Україні фактично відсутній досвід впровадження моделей роботи поліції, орієнтованої на громаду: поліція залишається ізольованою від населення, не є підзвітною перед ним, відсутні методики визначення правоохоронних потреб громади тощо.

У зв'язку з цим, за підтримки ГУНП в Донецькій області, особового складу ювенальної превенції, за останній час були реалізовані ряд проектів спрямованих на поліпшення порозуміння громади та поліції. Нещодавно було презентовано мобільний додаток «Поліція 102», що в свою чергу надало можливість разом розпочати впровадження нового формату спільної роботи національної поліції Донецької області, з керівниками комітетів самоорганізації населення та об'єднань співвласників багатоквартирних будинків Маріуполя. Промислове місто стане першим, де планується втілити інноваційний проект «Безпечний будинок» який вже успішно спрацював в кількох країнах. Керівництвом Національної поліції зазначено, що саме такий формат співпраці з населенням на засадах партнерства дозволить забезпечити громадський контроль за роботою поліції та разом зробити місто безпечним.

У грудні 2017 року розпочато плідну співпрацю між поліцією та вищими навчальними закладами м. Маріуполь. Під час робочих зустрічей досягнуто домовленості, щодо створення громадських формувань з охорони громадського порядку з числа студентської молоді. Також, заради впровадження новітніх форм та методів роботи Національної поліції України управління інформаційно-аналітичної підтримки ГУНП в області Державному вищому навчальному закладу «Приазовський державний технічний університет» запропоновано створення безпечного робочого місця для працівників поліції, які несуть службу на блок постах у Донецькій області.

На початку лютого 2018 року стартував пілотний проект «Поліна». У зв'язку із вдосконаленням поліцейської мережі протидії домашньому насильству керівники поліції Донецької області та соціальних служб міста обговорили питання взаємодії та визначили спільні заходи на перше півріччя поточного року.

Вже на початку літа запускається наступний проект «Шкільний офіцер поліції». Програма якого реалізується спільними зусиллями Головного управління Національної поліції в Донецькій області та Управління патрульної поліції регіону.

Наступним кроком, поліція Донеччини на території усієї області планує впровадити у свою діяльність «Програму використання трирівневої моделі

профілактики правопорушень серед дітей на території Донецької області на 2018 – 2022 роки».

У рамках проекту в школах діятиме шкільна служба порозуміння, яка запобігатиме правопорушенням серед підлітків. На сьогодні створено вже 21 групу порозуміння. Вони складаються з учнів, які самостійно будуть примирювати конфлікти між однолітками шляхом медіації (посередництва).

Наступним етапом впровадження трирівневої моделі профілактики є створення Координаційних рад, до складу яких увійдуть представники Національної поліції, виконкомів міських рад, райдержадміністрацій, міськрайонних відділів з питань пробації, центрів зайнятості, служб у справах дітей, центрів соціальних служб для сім'ї, дітей та молоді, відділів освіти, навчальних закладів, установ та організацій області, громадськості [3].

Підсумовуючи вище зазначенеслід вказати, що метою таких кроків є запровадження ефективної моделі діяльності поліції з урахуванням правоохоронних потреб місцевих громад. Безумовним, критерій взаємодії, співпраці або партнерства є прогресом у розумінні правоохоронної діяльності, але базовим принципом у налагодженні такої взаємодії є визначення та врахування потреб громади в питаннях безпеки.

Таким чином розуміння громади того, чим повинен займатися поліцейський значно відрізняється від бачення самого поліцейського своєї роботи. Що відповідно не може не викликати постійне невдоволення населення діяльністю національної поліції та інші негативні наслідки.

Відповідно до вищенаведеного вирішувати зазначену проблему, потрібно комплексно проаналізувавши відношення громадян до питань безпеки, що включає з'ясування загального рівня відчуття безпеки на певній території; визначення конкретних місць, які на думку громади становлять небезпеку; оцінку ефективності роботи поліції на місцях; ставлення населення до місцевої поліції; можливі форми співпраці населення та поліції; пріоритетні напрямки діяльності поліції. Таким чином проаналізовані напрямки взаємодії необхідно узагальнювати та врахувати в повсякденній діяльності поліції.

Список використаних джерел:

1. Про національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII. – [Електронний ресурс]. – URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/580-19/card2#Card>.

2. Проневич О.С. Німецька та польська моделі партнерської взаємодії поліції та населення на локальному рівні [Електронний ресурс] / О.С. Проневич // Форум права. – 2011. – № 4. – С. 600–606. – URL: <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/FP/20114/11pocnlr.pdf>.

3. Поліція Донеччини впроваджує трирівневу модель профілактики підліткової злочинності URL: <http://police.dn.ua/news/view/politsiya-donechchini-vprovadzhue-tririvnevu-model-profilaktiki-pidlitkovoioi-zlochinnosti>

Францішко Андрій Анатолійович

заступник начальника відділу організації діяльності групи реагування патрульної поліції Управління превентивної діяльності Головного управління Національної поліції в Донецькій області, підполковник поліції

СТАН БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРОГАХ ДОНЕЧЧИНИ

Керівництво Головного управління Національної поліції в Донецькій області вкрай занепокоєне станом справ щодо поліпшення стану безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах Донеччини, оскільки від початку року ситуація з безпекою руху на автошляхах області дещо ускладнилась.

Не дивлячись на те що за підсумками 10 місяців на території області на 11% зменшилась кількість автопригод з постраждалими (2018 - 695) (2017р. – 777), та на 10 % знизилось число травмованих (2018 - 914) (2017р.- 1018), більше ніж на чверть збільшилось число загиблих (+26%) (2018 - 88) (2017р. - 70).

Серед найбільш аварійних порушень Правил дорожнього руху є:

- по-перше - перевищення швидкості руху – 155 (22,3% від загальної кількості дорожніх пригод);
- на другому місці автопригоди з причини порушення правил маневрування - 94 (13,5%);
- на третьому – ДТП, що сталися внаслідок порушення правил проїзду перехресть - 86 (12,4%);
- четверте місці займають автопригоди що відбулись з причин недодержання дистанції - 44 факти (6,3%);
- і п'яте місце обіймають ДТП, що сталися внаслідок керування автотранспортом у стані сп'яніння - 33 факти (або 4,7% від загальної кількості).

Основними видами скоєння ДТП є:

- зіткнення транспортних засобів, які складають – 265 випадків або 38% від загальної кількості дорожніх пригод;
- наїзд на пішохода – 230 фактів (33%);
- наїзд на перешкоду – 81 факт (12%);
- перекидання – 40 фактів (6%).

Як показує практика головним фактором зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму та тяжкості наслідків ДТП є профілактика аварійно-небезпечних порушень ПДР, які є причинами скоєння ДТП.

На сьогодні в Донецькій області завдання з профілактики аварійно-небезпечних порушень ПДР та вжиття заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху здійснюють Управління патрульної поліції в Донецькій області та Управління патрульної поліції в м. Краматорську та Слов'янську Департаменту патрульної поліції, і якими від початку року задокументовано біля 20% порушень у сфері безпеки дорожнього руху (від загального числа складених в області адміністративних матеріалів за порушення адміністративного законодавства у кількості 118748).

Крім того, реагування на правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху здійснюється і працівниками знов створених наприкінці 2017 року на базі 19 відділів/відділень поліції – *груп реагування патрульної поліції (ГРПП)*, підпорядкованих територіальним підрозділам поліції ГУНП області, основними завданнями яких є насамперед цілодобове оперативне реагування на повідомлення про правопорушення та інші події, забезпечення охорони публічного порядку і робота з розкриття злочинів.

Поліцейськими ГРПП області в рамках проведення заходів спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху, задокументовано понад 43,5 тисячі (43881) порушень у сфері безпеки дорожнього руху, або 72% від загальної кількості задокументованих ГРПП (Україна 71,5%), з яких більше 3,5 тис. (3877) фактів керування транспортом у стані сп'яніння.

Разом з цим слід зазначити що не дивлячись на те що найбільшою з основних причин скоєння ДТП є порушення швидкісного режиму, впродовж майже 2 років виявлення порушень ПДР даного виду на автомобільних шляхах області які обслуговуються підрозділами ГУНП області (ГРПП) практично зведено на «нуль».

А поліцейськими Управління патрульної поліції, використання технічних засобів контролю за швидкісним режимом відновлене лише з жовтня 2018 року, оскільки починаючи з лютого 2016 використання цих приладів було заборонено, що у свою чергу негативно вплинуло на рівень аварійності.

Ще одним вагомим ризиком безпеки руху на автошляхах області є питання руйнування проїзної частини у тому числі в наслідок руху великовагового та негабаритного транспорту (ГРПП області складено 22 протоколи за ст. 140 КУпАП).

На черзі зимовий період і як показує досвід минулих років окремі ділянки автошляхів області стануть майже непридатними для руху. Водії будуть змушені об'їжджати зруйновані ділянки, а відтак виїжджати на полосу зустрічного руху, створюючи аварійні ситуації, наражаючи на небезпеку як себе так і інших учасників руху.

Критики не витримує і діяльність нелегальних перевізників. Несправні транспортні засоби, некваліфіковані водії автобусів - безкарно здійснюють перевезення людей, тим самим створюють загрозу життю і здоров'ю громадян, що особливо спостерігається в зоні розмежування та розташування КПП, а ця територія переважно обслуговується діючими на базі 19 територіальних відділів поліції групами реагування патрульної поліції, працівники яких через брак штатних посад об'єктивно не в змозі проводити якісну профілактичну роботу з перевізниками. Проте, не дивлячись на складні умови і недосконалість штатних розкладів, працівники ГРПП області в рамках профілактичних заходів на пасажирському транспорті тільки з початку року зареєстрували 622 порушень перевізниками, з яких 7 фактів керування водіями автобусів у стані алкогольного / наркотичного сп'яніння.

Водночас для роботи з профілактики аварійності на пасажирському транспорті, у підрозділах Управління патрульної поліції в Донецькій області

функціонують штатні відділи, на яких покладені обов'язки з профілактики аварійності на пасажирському транспорті.

Крім того, сьогодні потребує уваги і питання відновлення повноцінної профілактичної роботи, спрямованої на зниження рівня аварійності. Якщо штатним розкладом Управління патрульної поліції в Донецькій області та Управління патрульної поліції в м. Краматорську та Слов'янську Департаменту патрульної поліції передбачені повноцінні відділи з профілактичної роботи, які підтримують постійний тісний зв'язок з підприємствами, навчальними закладами, установами освіти та досить професійно організовують іміджеві акції (флешмоби, вікторини, змагання КВК, проводять бесіди у школах, у тому числі із залученням наглядної агітації), то в ГРПП області та у територіальних підрозділах поліції, підпорядкованих ГУНП області такі посади не передбачені. Висвітлення інформації по відділах поліції здійснюють прес-офіцери, які, як правило, лише констатують факти дорожньо-транспортних пригод та їх наслідки. За таких умов поза межами профілактичної роботи, спрямованої на надбання учасниками дорожнього руху навичок безпечної поведінки на дорозі, залишаються працівники підприємств, установ та в цілому громада.

Проте слід зазначити, що працівниками знов створених груп реагування патрульної поліції, не дивлячись на те, що штатними розкладами не передбачені посади інспекторів з профілактичної роботи, все ж таки, організовують та проводять профілактичні заходи, і на початку навчального року, у період шкільних канікул та напередодні дня захисту дітей, але ці заходи носять епізодичний характер і не завжди приносять бажаний результат, оскільки профілактична робота у сфері безпеки дорожнього руху потребує системності, а в умовах сьогодення, навіть і наукового підходу, що неможливо забезпечити працівниками ГРПП, обов'язками яких, в першу чергу, є реагування на повідомлення про правопорушення та вжиття заходів з охорони публічного порядку.

Ці питання сьогодні гостро стоять як перед поліцією Донеччини, так і перед органами виконавчої влади, підрозділами Укртрансбезпеки, служби автомобільних доріг області.

Пропозиції щодо шляхів вирішення проблемних питань у роботі ГРПП із забезпечення безпеки дорожнього руху та зниження рівня аварійності:

- перегляд штатної побудови ГРПП територіальних підрозділів поліції, підпорядкованих ГУНП області з виведенням до штатів відділів/відділень поліції працівників чергової служби ГРПП; введення посад, які передбачають повноцінну організацію роботи у сфері безпеки дорожнього руху з місцевими органами влади, власниками автодоріг, підрозділами Укртрансбезпеки, служби автомобільних доріг, перевізниками, установами та організаціями, профілактичну роботу, адміністративно-правозастосувальний та моніторинговий напрямок діяльності за зразком штатної побудови підрозділів Управління патрульної поліції областей Департаменту патрульної поліції України;

- з урахуванням стану аварійності та наявних місць концентрації ДТП й аварійно-небезпечних ділянок, впровадити систему автоматичної фото, відео-фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
- виготовлення та розміщення на широкоформатних носіях в містах і районах області соціальної реклами з безпеки дорожнього руху;
- виготовлення та розповсюдження серед учасників дорожнього руху у місцях масового перебування громадян, а саме: у громадському транспорті, в навчальних закладах, тощо тематичної, наочної, агітаційно-профілактичної, методичної, друкованої продукції з безпеки дорожнього руху;
- створення відеороликів соціально-профілактичного спрямування з попередження дорожньо-транспортного травматизму для демонстрації на телебаченні, телемоніторах у торговельних центрах та на центральних вулицях міста тощо.

Холопцов Микола Олександрович

начальник відділення розслідування злочинів у сфері транспорту Криворізького відділу поліції Головного управління Національної поліції в Дніпропетровській області, капітан поліції

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ДИТЯЧОГО ТРАВМАТИЗМУ ПРИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОДАХ

Тематика дитячого травматизму досліджується теоретиками та практикаками не один рік, але проблема набуває більших масштабів з кожним роком. Статистичні дані в повному обсязі не можуть відобразити об'єм вказаної проблеми, але в свою чергу підтверджують актуальність та необхідність дослідження, впровадження нових можливостей протидії дитячого травматизму в результаті дорожньо-транспортної пригоди.

Актуальності набуває розробка профілактичних заходів з метою їх практичного впровадження та попередження дорожньо-транспортних пригод за участю неповнолітніх. Діти не можуть впевнено розпізнати небезпечні ситуації на дорогах та реагувати на них правильно. Саме тому питання профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму потребує постійного контролю з боку правоохоронних органів шляхом внесення змін до законодавства, розроблення практичних рекомендацій та їх постійне застосування.

Розглядаючи причини скоєння адміністративних правопорушень та кримінальних правопорушень (злочинів), пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами необхідно виділити наступні: недисциплінованість учасників дорожнього руху, самовпевнене ставлення до заходів безпеки, недостатній рівень або взагалі відсутність правової культури учасників дорожнього руху. Зазначений перелік не є вичерпним та залежить від ситуації, яка склалася на дорозі.

Належним заходом безпеки на дорогах буде дотримання правил дорожнього руху усіма учасниками, в тому числі неповнолітніми. Оскільки основою вказаних заходів у забезпеченні безпечного пересування на дорогах є поведінка самих осіб, їх належне інформування встановленим вимогам. У разі недотримання правил та спричинення негативних наслідків держава в особі правоохоронних органів застосовує заходи примусу в залежності від вчинення адміністративного проступку або кримінального правопорушення (злочину). На нашу думку, рівень травматизму серед неповнолітніх можна пов'язати із рівнем профілактики.

З метою побудови та налагодження механізму проведення профілактичних заходів попередження дитячого травматизму є необхідність у розумінні терміну «профілактика», його визначають як систему заходів економічного, соціального, культурного, виховного та правового характеру, що спрямовані на ліквідацію або зниження певних негативних явищ. Одним із елементів побудови профілактичних заходів є виховний та правовий характер дій. Реалізацію вказаного напрямку в форматі попередження дитячого травматизму на дорогах можуть взяти на себе правоохоронні органи, забезпечуючи належне інформування усіх громадян без виключення.

На офіційному інтернет-ресурсі Центр громадського здоров'я Міністерства охорони здоров'я України основною причиною травмування дітей на дорозі зазначено: відсутність контролю з боку дорослих, нехтування правилами дорожнього руху (чи їх незнання) та ризикована поведінка. Серед заходів, які можуть зменшити травматизм виділяють: вивчення з дитиною правил дорожнього руху; дотримання швидкісного режиму пересування; використання засобів захисту при транспортуванні дітей; використання засобів захисту на велосипедах та мотоциклах [2].

Заступник Міністра інфраструктури Юрій Лавренюк зауважив: «Зменшення кількості ДТП за участю дітей та дитячого травматизму на дорогах – наше невідкладне завдання. Кожен із нас є учасником дорожнього руху, як пішохід, пасажир або водій. Ми маємо допомогти дітям усвідомити, що правил дорожнього руху необхідно дотримуватись, маємо навчити правильній поведінці на дорозі. Разом ми досягнемо результату» [3]. Такі заходи, які проводяться представниками влади налагоджують на тому, що проблема набула масштабів необхідності втручання держави та їх регулювання на регіональному рівні.

При цьому, Управління безпеки дорожнього руху ДПД Національної поліції України також висловили свою позицію щодо небезпеки дитячого травматизму: «навчанню дітей елементарним правилам безпеки на дорогах в навчальних закладах сьогодні приділяється надто замало уваги, тож підхід до закріплення навичок безпечної поведінки на дорогах неповнолітніми потребує суттєвих змін. Так само профілактиці в цьому напрямку необхідна підтримка державних інституцій та правове регулювання» [1].

Держава в особі її органів намагається регулювати політику забезпечення безпеки неповнолітніх дітей на дорогах, зменшувати травматизм та смертність,

тому важливо зробити акцент на попередженні цього негативного явища, а не усувати недоліки.

На нашу думку, важливим кроком у профілактиці дитячого травматизму, отриманого в результаті дорожньо-транспортної пригоди може бути проведення роз'яснювальної роботи серед неповнолітніх в закладах освіти. Метою даних заходів буде виступати формування правової культури поведінки на дорогах (отримання необхідних знань та навичок для різної вікової категорії населення) та в подальшому, відповідно, зниження причин та умов, які сприяють дитячому травматизму. Наприклад, таким проектом виступає Всеукраїнський рейд «Увага! Діти на дорозі!» створений з метою активізації роботи щодо попередження та травмування дітей на дорогах. Програма повинна бути реалізована на регіональному рівні та особливу увагу потрібно приділяти її впровадженню. Саме тому, підрозділом слідчого відділу Криворізького відділу поліції Головного управління Національної поліції в Дніпропетровській області регулярно ініціюються проекти щодо залучення громадськості до цієї важливої теми з метою налагодження діалогу серед представників влади та громадськості.

Окрім цього, на початку 2018 року слідчим відділом Криворізького відділу поліції Головного управління Національної поліції в Дніпропетровській області до Управління освіти та науки виконкому Криворізької міської ради було направлено лист-звернення щодо необхідності проведення профілактичних заходів на території м. Кривого Рогу з метою попередження дитячого травматизму у дорожньо-транспортних пригодах. У зверненні було надано аналіз статичних даних з даної тематики та наведені конкретні приклади дорожньо-транспортних пригод, в яких постраждали діти за 2017 рік. У листі зазначено в якості основних рекомендацій попередження цього явища: зосередити увагу на учнях початкових класів, які ходять в школу самостійно; реалізовувати практичні заходи щодо обстеження ділянок, що прилягають до закладів освіти; проводити заняття у класах, на яких потрібно постійно нагадувати учням правила дорожнього руху, зосередивши увагу на можливих результатах порушення правил дорожнього руху та неухважного ставлення до дорожньої обстановки.

Можемо зробити висновок, що важливо навчити неповнолітню особу вірно орієнтуватись в дорожній обстановці та оберігати власну безпеку. До основних причин травматизму неповнолітніх при дорожньо-транспортній пригоді можна віднести: незнання заходів безпеки руху; відсутність безпеки руху; небажання дотримуватись правил; невміння діяти відповідно до перемінних дорожньої обстановки. Основними способами профілактики можуть виступати: проведення роз'яснювальної роботи не тільки серед неповнолітніх, але і серед їх батьків шляхом налагодження організаційної роботи в закладах освіти. До уваги батьків! Важливо зазначити, що карати дітей не можна, саме тому профілактика та особистий приклад є найкращим засобом формування правової свідомості неповнолітніх учасників руху.

Список використаних джерел:

1. В Управлінні безпеки дорожнього руху обговорили шляхи до зменшення дитячого травматизму на дорогах [Електронний ресурс]// Управління безпеки дорожнього руху – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/ua/news/1/7796.htm>

2. Діти: дорожньо-транспортний травматизм [Електронний ресурс]// Офіційний сайт Міністерства охорони здоров'я Центр громадського здоров'я – Режим доступу: <https://phc.org.ua/news/show/diti-dorozhno-transportnii-travmatizm>.

3. Зменшення кількості ДТП за участю дітей та дитячого травматизму на дорогах – наше невідкладне завдання, - Юрій Лавренюк [Електронний ресурс]// Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/news/29274.html>.

Цуркаленко Дмитро Петрович

т.в.о. начальника Софіївського відділення поліції Жовтководського відділу поліції Головного управління Національної поліції в Дніпропетровській області, аспірант Донецького юридичного інституту МВС України, підполковник поліції

ПРОФІЛАКТИЧНІ ЗАХОДИ В СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: РЕАЛЬНІСТЬ І ПЕРСПЕКТИВИ

Для українського суспільства є незаперечним той факт, що безпека дорожнього руху – показник, який визначає рівень соціально-економічного розвитку держави. Більш того, забезпечення цієї безпеки на гідному рівні є складовою національною безпеки України, яке сприятиме вирішенню стратегічних завдань та головних напрямів соціально-економічного розвитку країни та стане значним внеском у забезпечення зв'язків з цивілізованим світом. Однак, на сьогодні рівень цієї безпеки є доволі низьким, а аварійність на дорогах країни розцінюється на рівні національного лиха, зазначає науковець В.М. Бесчастний, адже Україна за кількістю смертності від ДТП посідає п'яте місце в Європі [1, с. 18]. З огляду на це, доволі логічно, що проблема забезпечення безпеки дорожнього руху є нагальною для практичних працівників. Так, глава Національної поліції Сергій Князев у серпні 2018 року зазначив: «Ми не хочемо фіксувати постфактум, чому сталося це ДТП. Потрібно вирішувати проблемні питання, які виникають систематично, не тільки з водіями, а й з керівниками автотранспортних підприємств, які випускають транспорт на лінію. Наголошую на необхідності посилення адміністративної профілактики у цій сфері» [2].

Отже, керівництво правоохоронних органів, науковці наголошують на важливості профілактичної діяльності, основною метою якої є попередження ДТП. При цьому науковець А.П.Шергін зауважує, що не дивлячись на те, що

профілактика є найбільш гуманним та дієвим засобом скорочення кількості порушень правових норм, позаяк, пов'язана з такими заходами з боку держави і суспільства, що спрямовані не лише на виявлення і усунення причин та умов, які сприяють правопорушенням, а й на стримування людини від їх вчинення, цей напрям в сучасній державній політиці безпеки дорожнього руху не є пріоритетним [3, с. 7]. А масовість порушень правил дорожнього руху свідчить про те, що існуюча система державних чи громадських заходів, які спрямовані на виявлення причин і чинників, які сприяють вчиненню ДТП, та спрямовані на їх нейтралізацію, є недостатньо ефективною. У підтвердження цього, вважаємо за доцільне навести статистичні дані у місті Кривому Розі. Так, за 10 місяців 2018 року на території міста було зафіксовано 1296 ДТП, в яких отримали тілесні ушкодження 560 осіб, а 40 осіб загинуло.

Тобто, очевидним є те, що ситуація у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху вимагає не тільки уваги, але й активних дій з метою її поліпшення. В свою чергу, так вважають й автори Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, яка була схвалена розпорядженням КМУ 14 червня 2017 року, які наголошують на тому, що до 2020 року рівень ДТП на дорогах України повинен впасти на 30%. Пояснюючи це тим, що станом на 2017 рік за питомими показниками аварійності та наслідками ДТП Україна була визнана одним із лідерів серед країн Європи [4].

В Стратегії зазначається: «розв'язання зазначеної проблеми здійснюватиметься із застосуванням системного підходу обґрунтування цільових показників шляхом впровадження сучасних вимог і технологій, які системно охоплюють усі ключові аспекти безпеки дорожнього руху, зокрема поведінку людину (людський фактор), дорожню інфраструктуру, конструкційну безпечність транспортних засобів» [4].

Отже, з огляду на вищезазначене, можливо стверджувати, що основним інструментом покращення стану безпеки дорожнього руху повинна стати саме система ефективних профілактичних заходів, які на думку сучасних науковців представлена п'ятьма видами цих заходів: юрисдикційні (притягнення порушників ПДР до адміністративної відповідальності); технічні (здійснення нагляду за технічним станом транспортних засобів, впровадження додаткових засобів регулювання дорожнього руху, поліпшення якості вулично-дорожньої мережі); організаційні (забезпечення оптимальної організації дорожнього руху, залучення додаткових сил та засобів для посилення ефективності нагляду за дорожнім рухом на аварійно небезпечних ділянках вулиць і доріг тощо); виховно-педагогічні (виступи в ЗМІ, проведення усної пропаганди, використання наочної агітації, обстеження навчальних закладів і т.п.); психологічні (застосування так званої «шокової терапії» - використання відео та фото матеріалів з місць ДТП) [5, с. 160].

Приймаючи представлену науковцями позицію щодо виділення п'яти видів заходів, спрямованих на покращення стану безпеки дорожнього руху, пропонуємо групу «виховно-педагогічних» замінити групою «профілактичних», які за своїм змістом поряд з іншими охоплюють і виховно-

педагогічні, що фактично є заходами реалізації методу переконання. Серед яких в свою чергу особливе місце в діяльності Національної поліції належить оперативно-профілактичним операціям, під якими в свою чергу розуміється, комплекс узгоджених і взаємопов'язаних за часом і метою оперативно-профілактичних заходів, що здійснюються працівниками Національної поліції України за необхідністю спільно з іншими державними та недержавними структурами, за відповідним планом і спрямовані на посилення протидії правопорушенням. До них відносяться: операція «Перевізник», метою якої є профілактика та зниження аварійності за участю пасажирського транспорту, дотримання перевізниками та водіями вимог правил дорожнього руху та правил перевезення пасажирів; та операція «Безпечна дорога до школи» основна мета якої є проведення комплексу заходів щодо попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму під час навчального року, «Мотоцикл», та ін.

Окрім зазначених, доволі розповсюдженими є так звані юрисдикційні заходи, а саме це такі профілактичні заходи, як підвищення штрафних санкцій за порушення правил безпеки дорожнього руху й збільшення кількості екіпажів патрульної поліції, з метою притягнення якомога більше осіб за порушення цих правил. Однак, адміністративна відповідальність, не завжди приводить до очікуваного профілактичного ефекту, пише М.П. Мишляєв, адже адміністративні санкції є лише правовим небажаним наслідком скоєних правопорушень. Вона не впливає на генезис і тому їх роль в протидії протиправній поведінці є не значною [6, с. 127].

Безперечно проведення зазначених операцій, зміни у законодавстві та збільшення патрулів на вулицях, свідчить про зроблені позитивні кроки представників державної влади щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. При цьому, всі вони пов'язані з безпосереднім впливом на людину. А як влучно зазначають іноземні фахівці, найбільш ефективними і надійними стратегічними заходами попередження ДТП є заходи, які не пов'язані з прямим впливом на людину, а впливають на поведінку людей опосередковано, та відповідно вимагають значного інвестування. Так, у практиці розвинутих закордонних країн значна увага приділяється підвищенню конструктивної безпеки транспортних засобів; підвищенню якості доріг; організації безпечного врегульованого дорожнього руху; оснащенню доріг автоматизованими та іншими технічними засобами регулювання руху та нагляду за рухом із створенням єдиної державної інформаційної бази; створенню мережі сервісних послуг, які б сприяли підвищенню безпеки дорожнього руху (розвинення мережі авторемонтних майстерень на трасі, створення умов для відпочинку і харчування водіїв); створенню різних інформаційно-пошукових систем у сфері дорожнього руху [7, с. 99]. Яскравим прикладом цього є Японії, в якій для вирішення проблем з безпекою дорожнього руху пішли шляхом збільшення кількості світлофорів, пішохідних переходів, багаторівневих дорожніх розв'язок. Як результат – за десять років кількість ДТП зменшилась на 50 % при швидких темпах автомобілізації країни [8, с. 72].

Отже, підсумовуючи вищевикладене зазначимо, що наразі в Україні проводиться активна діяльність щодо пошуку нових форм профілактичної роботи у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, при цьому як правило вона направлена безпосередньо на людину, проте, ми вважаємо, що використання позитивного зарубіжного досвіду у питаннях підвищення дієвості технічних та організаційних профілактичних заходів у сфері безпеки дорожнього руху, повинно бути запроваджено в Україні. В свою чергу, зусилля органів публічного адміністрування всіх рівнів повинні бути спрямовані на удосконалення організаційно-правових засад їх запровадження.

Список використаних джерел:

1. Бесчастний В.М. Реформування державної політики у сфері безпеки дорожнього руху / Бесчастний В.М. // Збірник матеріалів міжнародної науково-практичної конференції «Безпека дорожнього руху : правові та організаційні аспекти». – 2015. – № 5. – С. 17–22.

2. Профілактика дорожньо-транспортних пригод одне із завдань поліції [Електронний ресурс] // Урядовий портал – Режим доступу до ресурсу: <https://www.kmu.gov.ua/ua/news/policiya-profilaktuvatime-dtp-posilivshi-administrativnu-praktiku-u-cij-sferi-sergij-knyazyev>.

3. Шергин А.П. Административная политика в правовом государстве // Государство и право. – 1998. - № 8. – С. 7.

4. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року [Електронний ресурс] // Законодавство України – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80#n8>

5. Гуржій Т.О. Адміністративно-правове забезпечення профілактики дорожньо-транспортних пригод: актуальні проблеми та шляхи їх вирішення/ Гуржій Т.О. // Право і суспільство. – 2002. – №1. – С. 159–161.

6. Мышляев Н.П. Административная деликтология: вопросы теории и практики: Монография. – М.: ВНИИ МВД России, 2002. – 127 с.

7. Росинский Б. В. Некоторые направления совершенствования надзорной деятельности подразделений дорожно-патрульной службы ГИБДД / Б.В. Росинский // Вестник Московского университета МВД России. – 2005. – № 3. – С. 97–104.

8. Небрат О.О. Деякі аспекти сучасного стану забезпечення безпеки дорожнього руху // Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ. – 2009. – С. 69–73.

9. Микитюк М. Правові основи управління профілактикою безпеки дорожнього руху / М. Микитюк // Право України. – 2005. – № 5. – С. 81–85.

Червінчук Андрій Васильович

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

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ СТАТУС ВЛАСНИКА ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ

Питання відповідальності власників транспортних засобів останнім часом набувають в Україні все більшого суспільного резонансу. Однак, адміністративно-правовий статус власника транспортного засобу залишається до кінця не вирішеним. Недостатньо врегульовані на законодавчому рівні й права та обов'язки цих осіб. Навіть саме поняття «власник транспортного засобу» надається у підзаконному нормативно-правовому акті – Правилах дорожнього руху. Під цим визначенням розуміється фізична або юридична особа, яка володіє майновими правами на транспортний засіб, що підтверджується відповідними документами [1]. Правовий статус власника транспортного засобу наразі залишається остаточно не визначеним.

Законом України «Про дорожній рух» визначена лише компетенція власників транспортних засобів, до якої належить:

- здійснення заходів щодо розвитку, експлуатації та утримання у справному технічному стані транспортних засобів;
- розвиток мережі навчальних закладів по підготовці та підвищенню кваліфікації водіїв транспортних засобів;
- організація та здійснення заходів щодо медичного забезпечення безпеки дорожнього руху;
- організація та здійснення заходів щодо захисту навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту;
- організація та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дорожньо-транспортного травматизму;
- вирішення питань експлуатації транспорту у надзвичайних ситуаціях;
- створення за наявності більше п'ятнадцяти одиниць транспортних засобів, що дислокуються в одному населеному пункті, автотранспортного підприємства з відокремленою територією та комплексом відповідних умов, із введенням посад фахівців з безпеки дорожнього руху, відповідальних за зберігання, технічне обслуговування та експлуатацію транспортних засобів;
- здійснення обліку осіб, які допускаються до керування транспортним засобом [2].

Зміст зазначеної норми не відповідає вимогам сьогодення та є відображенням пострадянської системи державного управління, за якої лише підприємства, установи та організації розглядались як повноцінні власники транспортних засобів. Представники ж приватної форми власності розглядались як автолюбители і врегулювання правовідносин, пов'язаних з їхньою діяльністю обмежувалось визначенням прав і обов'язків водія.

Автогосподарства поряд з іншими підприємствами, установами і організаціями перебували у державній формі власності, тому разом із функціями господарювання здійснювали функції, притаманні суб'єктам публічного адміністрування.

Спадщиною такого підходу залишається визначення компетенції власників транспортних засобів. Саме компетенція є базовою теоретичною складовою адміністративного права, яка характеризує конкретний суб'єкт публічного адміністрування. Вона являє собою комплекс взаємопов'язаних елементів: мети, завдань, предмета відання та повноважень [3, с. 82].

Сучасний зміст дефініції «власник транспортного засобу» полягає виключно у площині майнових правовідносин, заснованих на юридичній рівності, вільному волевиявленні та майновій самостійності їх учасників, і має визначатись не компетенцією, а правами та обов'язками суб'єктів цих правовідносин та пов'язаною з ними певною мірою відповідальності.

Правом власності на транспортний засіб є право особи, яке вона здійснює відповідно до закону за своєю волею, незалежно від волі інших осіб. Його зміст полягає у праві власника транспортного засобу володіти, користуватися та розпоряджатися своїм майном.

За загальними принципами права власності, власник здійснює своє право:

- відповідно до закону;
- за своєю волею;
- незалежно від волі іншої особи;
- на власний розсуд;
- вчиняючи до свого майна будь-які дії, які не суперечать закону.

Отже, право власності, як інститут права надає власникові визначену сферу своєї волі, на яку не повинні зазіхати інші члени суспільства. Однак, ця сфера не безмежна, бо право окреслює певні межі заради інтересів суспільства.

Серед загальних засад меж права власності можна виділити наступні:

- встановлення винятково в інтересах загального блага, суспільного інтересу;
- на підставі та у випадках, передбачених законом;
- виходячи з рівності усіх власників;
- можливість судового оскарження обмежень державою права власності;
- справедливої компенсації власнику майнових втрат [4, с. 430].

Конституцією України визначено, що власність зобов'язує. Власність не повинна використовуватися на шкоду людині і суспільству. При здійсненні права власності власник не лише має суб'єктивні права, але й несе відповідальність перед громадою, суспільством, відповідними учасниками цивільних правовідносин за належне використання цього права чи його складових. Таким чином формується правосвідомість не лише самих власників, але й інших учасників правовідносин [5, с. 137].

Крім того, власник не може використовувати право власності на шкоду правам, свободам та гідності громадян, інтересам суспільства, погіршувати екологічну ситуацію та природні якості землі.

Діяльність, пов'язану з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів, механізмів та обладнання, що створює підвищену небезпеку для особи, яка цю діяльність здійснює, та інших осіб законодавець визначає як джерело підвищеної небезпеки.

У юридичній науці джерело підвищеної небезпеки характеризують наступними ознаками:

- 1) об'єкт матеріального світу;
- 2) наявність шкідливих властивостей;
- 3) перебуває у володінні;
- 4) використовується у діяльності людей (цілеспрямовано за їх призначенням, зберігання, утримання тощо);
- 5) неможливість повного контролю з боку людини за проявом шкідливих властивостей матеріальних об'єктів;
- 6) підвищена ймовірність завдання шкоди;
- 7) можливість завдання шкоди випадково.

При цьому для забезпечення безпечної експлуатації небезпечних об'єктів потрібне застосування превентивних заходів [6, с. 83].

Держава прийняла на себе обов'язок не втручатися у здійснення власником права власності. Однак вона не позбавлена права через відповідні органи влади контролювати власників щодо виконання ними своїх обов'язків, дотримання вимог закону та застосовувати до порушників передбачені законодавством заходи впливу [7, с. 247].

Виходячи із загальних засад реалізації права власності, права та обов'язки власників транспортних засобів мають бути чітко визначені на законодавчому рівні, а також окреслена сфера їх відповідальності.

Саме тому у Законі України «Про дорожній рух» слід конкретизувати саме права та обов'язки цих власників на заміну існуючого терміну «компетенція», який не відповідає змісту права власності. Зокрема, необхідно чітко визначити обов'язок власників володіти інформацією про осіб, які керують транспортними засобами, а у випадку порушення правил дорожнього руху, зафіксованих в автоматичному режимі, нести з ними солідарну відповідальність.

Список використаних джерел:

1. Про Правила дорожнього руху : Кабінет Міністрів України; Постанова від 10.10.2001 № 1306 : Офіційний вісник України від 26.10.2001 — 2001 р., № 41, стор. 35, стаття 1852, код акта 20133/2001.

2. Про дорожній рух : Верховна Рада України; Закон від 30.06.1993 № 3353-ХІІ : Відомості Верховної Ради України від 03.08.1993 — 1993 р., № 31, стаття 338.

3. Адміністративне право України. Повний курс : підручник / Галуцько В., Дахтієвський П., Кузьменко О., Стаценко С. та ін. Херсон : ОЛДІ-ПЛЮС, 2018. 446 с.

4. Цивільне право : підручник : у 2 т. / В.І. Борисова (кер. авт. кол.), Л.М. Баранова, Т.І. Бєтова та ін.; за ред.. В.І. Борисової, І.В. Спасибо-Фатєєвої, В.Л. Яроцького. – Х. : Право, 2011. – Т.1. – 656с.

5. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: монографія / Ю.С. Коллер, А.О. Собакарь. – К : «МП Леся», 2015. – 204с.

6. Лєсько Ю.В. Поняття та ознаки джерела підвищеної небезпеки / Університетські наукові записки, – 2015. – № 55.

7. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України. [текст] / за заг. ред. Бобрика В.І. – К. : «Центр учбової літератури», 2016. – 784 с.

Черненко Дар'я Анатоліївна

курсант 3 курсу факультету № 1 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Цуркаленко Юлія Володимирівна

інспектор відділу моніторингу Криворізького відділу поліції Головного управління Національної поліції в Дніпропетровській області, старший лейтенант поліції

ДІЯЛЬНІСТЬ КУРСАНТІВ ДОНЕЦЬКОГО ЮРИДИЧНОГО ІНСТИТУТУ МВС УКРАЇНИ У СФЕРІ ПРОФІЛАКТИКИ ДИТЯЧОГО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ

Щорічно у світі внаслідок дорожньо-транспортних пригод гине понад 186 тисяч дітей віком до 18 років. Не оминула ця проблема й Україну. Лише у 2017 році на українських автошляхах трапилось 4770 ДТП за участю дітей, під час яких 175 дітей загинуло та майже 4500 отримали травми різного ступеня тяжкості [1]. З огляду на це, доволі логічно наголошує науковець В.М. Бєсчастний про те, що проблема забезпечення безпеки дорожнього руху є однією з найважливіших соціально-супільних проблем у світі [2].

Доречно зазначити, що беззаперечним є факт того, що безпека дітей – це головне завдання дорослих, а вину за порушення правил дорожнього руху неможна покладати на дитину. Будь-яка подія, пише Олексій Пекун, що відбулась із дитиною означає, що дорослі недостатньо приділили їй своєї уваги, не навчили або ж особистим прикладом показали, що можна порушити «закон дороги». На жаль, дуже часто за випадками дитячого дорожньо-транспортного травматизму стоїть байдужість дорослих до вчинених дітьми правопорушень [3].

З огляду на зазначене доволі логічно, що осторонь проблеми дитячого дорожньо-транспортного травматизму не змогли залишитися й курсанти Донецького юридичного інституту МВС України. Так, курсанти факультету № 1 ДЮІ МВС України на початку 2018 року в рамках пілотного проекту

«Співпраця поліцейський, громади та курсантів заради безпеки неповнолітніх» на його підготовчому етапі виявили бажання займатися саме профілактикою дитячого травматизму на дорогах м. Кривого Рогу. Започаткувавши проведення занять із учнями молодших класів з безпечної поведінки на дорогах під назвою «Діти на дорозі», які тривають й по теперішній час. Зазначимо, що під профілактичною діяльністю ми розуміємо попередні заходи для недопущення чого-небудь негативного, в даному випадку травматизму дітей при дорожньо-транспортних пригодах.

Дані заняття є унікальними, оскільки розроблені на базі Донецького юридичного інституту МВС України сумісними зусиллями працівників науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності інституту, працівників Криворізького відділу поліції ГУНП в Дніпропетровській області та безпосередньо курсантів ДЮОІ МВС України. При розробці даного заняття особливий внесок зробили представники відділення розслідування злочинів у сфері транспорту слідчого відділу Криворізького відділу поліції ГУНП в Дніпропетровській області, які надали статистичні дані та проаналізували основні причини, через які неповнолітні стають учасниками ДТП у м. Кривому Розі. До таких причин відносяться: недотримання дітьми правил дорожнього руху (перехід у невстановленому для цього місці), неуважність на дорозі (діти не дивляться на дорогу, відволікаючись на гаджети) та невикористання світловідбиваючих частин на одязі вночі (внаслідок чого водій просто не бачить дитину на дорозі). Так, згідно дослідження, людей які рухаються без світловідбиваючих елементів видно у темряві за 75-30 метрів, а водію, що рухається зі швидкістю 50 км/год необхідна відстань більше ніж 150 метрів для того, щоб вчасно зманеврувати.

Розуміючи основні причини ДТП з дітьми, нами на заняттях було поєднано теоретичну складову, яка представлена основними правилами дорожнього руху, наочні (відео) приклади типових правопорушень на вулично-дорожній мережі та ігрові завдання для закріплення отриманих знань. Доречно зазначити, що діти не тільки уважно слухають, але й приймають активну участь під час занять. А на підсумковій грі стає очевидним, те що вони запам'ятали основні правила безпечної поведінки на дорозі.

З березня по жовтень 2018 року заняття «Діти на дорозі» в рамках проекту проводилися виключно у школах м. Кривого Рогу, однак 21 листопада планується перший захід за межами міста, а саме в с. Софіївка, Дніпропетровської області, а у грудні 2018 року – у школах м. Жовті Води Дніпропетровської області.

Підсумовуючи усе вищевикладене зазначимо, що проведення даних занять з учнями шкіл є не тільки вкрай необхідною для дітей, але й для курсантів, бо вони відповідно отримують практичний досвід, який є вкрай необхідний для майбутніх поліцейських. Інноваційні форми подачі матеріалів щодо профілактики ДТП з дітьми навчає дітей безпечної поведінки на дорозі, що, по-перше, призведе до наявності у дітей та підлітків знань про допустимі форми поведінки, а, по-друге, безпосереднє спілкування з працівниками поліції

у подібній ігровій формі підвищує рівень довіри дітей до поліцейських, а також й батьків цих школярів.

Список використаних джерел:

1. Причины ДТП– основна причина ДТП " [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://cityukraine.info/?citynews=64268>.

2. Бесчастний В.М. Загальний стан та проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху на сучасному етапі / Бесчастний В.М. // Матеріали всеукраїнської науково-практичної конференції «Безпека дорожнього руху: сучасність та майбутнє». – 2008. – № 1. – С. 218.

3. «Безпека руху», Олексій Пекун. – Будівництво й нерухомість. – 2006. - № 40. –С. 59.

Шабан Александр Анатольевич

адъюнкт научно-педагогического факультета учреждения образования «Академия Министерства внутренних дел Республики Беларусь»

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ФОРМЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГАИ

На государственную автомобильную инспекцию Министерства внутренних дел Республики Беларусь возложены ключевые государственно-управленческие задачи и функции по контролю (надзору) за соблюдением законодательства в сфере безопасности дорожного движения, которые реализуются в конкретных действиях, осуществляемых в рамках ее компетенции и отражающих содержание деятельности данного органа.

Вместе с тем для осуществления управляющего воздействия такие действия должны иметь определенное внешнее выражение. Иными словами, содержание деятельности ГАИ должно выражаться в определенных управленческих формах, так как «содержание вне формы невозможно...» [1, с. 439], оно «всегда оформлено, причем форма влияет на содержание, способствуя или мешая его реализации и развитию» [2, с. 3].

В науке административного права традиционно принято выделять следующие виды форм управленческой деятельности: издание правовых актов управления (нормативных и индивидуальных), совершение иных юридически значимых действий, проведение организационных мероприятий и осуществление материально-технических операций [3, с. 260; 4, с. 151]. При этом наиболее распространенным и значимым является их классификация в зависимости от наступающих последствий на правовые и организационные формы управления [5, с. 257; 6, с. 141].

Организационные формы не влекут юридических последствий и включают проведение организационных мероприятий и осуществление материально-технических операций. В свою очередь, проведение организационных мероприятий не влечет возникновения, изменения либо прекращения административно-правовых отношений и имеет целью

организацию деятельности государственного органа в реализации возложенных на него функций. Направлены организационные мероприятия на аппарат соответствующего органа и связаны с организацией работы его отдельных звеньев, обеспечением надлежащего взаимодействия между ними и т. п. К таким действиям в деятельности ГАИ относятся: проведение совещаний, инструктажей, мониторингов; изучение, обобщение и распространение положительного опыта обеспечения безопасности дорожного движения; разъяснение положений нормативных правовых актов, регулирующих данную сферу правоотношений, и др.

Осуществление материально-технических операций имеет по отношению к другим формам управления вспомогательное значение, поскольку «с их помощью другие формы лишь обслуживаются» [7, с. 74]. К ним относятся такие действия, как составление справок, отчетов, оформление документов, ведение делопроизводства и др.

Таким образом, организационные формы являются внешним выражением действий ГАИ, не имеют характера прямого управляющего воздействия, играют вспомогательную роль, т. е. создают условия для эффективной реализации государственно-властных полномочий в рассматриваемой сфере.

Правовые формы управления, наоборот, непосредственно связаны с реализацией государственно-властных полномочий ГАИ, а их применение влечет юридически значимые последствия, возникновение, изменение либо прекращение правоотношений.

В административно-правовой литературе к правовым формам управления относят прежде всего издание правовых актов, т. к. это в наибольшей степени проявляет государственно-властный характер управления. При этом правовые акты, принимаемые органами управления, в зависимости от юридических свойств подразделяются на нормативные и индивидуальные (носят ненормативный характер) [8, с. 94; 4, с. 164; 5, с. 264]. Их издание является наиболее распространенной формой государственного управления.

Следует отметить, что в полномочия ГАИ не входит издание нормативных правовых актов управления. Если рассматривать индивидуальные правовые акты, то следует отметить, что они не содержат норм права и являются правоприменительными (адресованы отдельным лицам, носят разовый характер) [9, с. 392]. Посредством их издания обеспечивается применение норм законов и нормативных правовых актов управления при решении конкретных вопросов (индивидуально-определенных дел), возникающих в практике государственно-управленческой деятельности. Тем самым рассматриваемые акты влекут возникновение, изменение либо прекращение административных правоотношений.

В научной литературе в зависимости от их цели и характера индивидуальные правовые акты управления классифицируют на оперативно-исполнительные и правоохранительные [10, с. 93; 11, с. 88].

Оперативно-исполнительными являются индивидуальные акты управления, направленные на реализацию диспозиции административно-правовой нормы. К актам данной группы следует отнести, например, принятие

решения об осуществлении сопровождения (эскортирования) транспортных средств участников проводимых на дороге массовых мероприятий, решения о временном ограничении движения транспортных средств по дороге; распоряжение о проведении специального мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения («Скорость», «Пешеход», «Внимание – Дети!» и др.) и т. п.

Правоохранительные индивидуальные правовые акты направлены на обеспечение охраны прав от нарушений либо восстановление нарушенных прав. При этом в необходимых случаях применяется санкция административно-правовой нормы. К таким актам относятся приказы об объявлении дисциплинарного взыскания, постановления о наложении административного взыскания и др.

Таким образом, одной из особенностей государственно-управленческой деятельности ГАИ является принятие индивидуальных актов управления, направленных на реализацию системы административно-правовых норм в области дорожного движения.

Разноплановость задач, стоящих перед ГАИ, а также выполняемых функций, не позволяет обеспечить их реализацию только изданием правовых актов, что вызывает необходимость осуществления и других юридически значимых действий.

При этом следует отметить, что посредством осуществления юридически значимых действий реализуется ряд специфических задач и функций государственно-управленческой деятельности ГАИ, чем обусловлено широкое распространение и особое значение данной правовой формы. Так, ГАИ осуществляют разнообразные юридически значимые действия: регулирование дорожного движения, регистрация транспортных средств, выдача водительских удостоверений, согласование маршрутов движения определенных категорий транспортных средств, освидетельствование водителей, отстранение от управления транспортным средством, составление протокола об административном правонарушении и др.

Таким образом, еще одной особенностью деятельности ГАИ в реализации возложенных на нее задач и функций является широкое использование такой административно-правовой формы, как осуществление юридически значимых действий.

Данные формы непосредственно связаны с реализацией государственно-властных полномочий ГАИ и обеспечивают реализацию административно-правовых норм в сфере безопасности дорожного движения.

Список использованных источников:

1. Вишневский А. Ф. Общая теория государства и права : учебник / А. Ф. Вишневский, Н. А. Горбатов, В. А. Кучинский ; под общ. ред. В. А. Кучинского. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Изд-во деловой и учеб. лит., 2006. – 656 с.

2. Лазарев Б. М. Формы советского государственного управления / Б. М. Лазарев // Формы государственного управления : [сб. ст.] / Акад. наук

СССР, Ін-т государства и права ; редкол.: Б. М, Лазарев (отв. ред.) [и др.]. – М., 1983. – С. 3–8.

3. Административное право : учеб. для вузов / К. С. Бельский [и др.] ; под ред. Ю. М. Козлова, Л. Л. Попова ; Моск. гос. юрид. акад. – М. : Юристъ, 2002. – 726 с.

4. Забелов С. М. Административное право / С. М. Забелов, П. С. Забелов. – Минск : ред.-изд. центр Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь, 2003. – 324 с.

5. Козлов Ю. М. Административное право : учеб для студентов вузов / Ю. М. Козлов, Д. М. Овсянко, Л. Л. Попов ; под ред. Л. Л. Попова – 2-е изд., перераб. и доп. ; Моск. гос. юрид. акад. – М. : Юристъ, 2006. – 703 с.

6. Манохин В. М. Российское административное право : учебник / В. М. Манохин, Ю. С. Адушкин, З. А. Багишаев. – М. : Юристъ, 1996. – 472 с.

7. Административное право : учеб. для студентов вузов / Л. М. Рябцев [и др.]. – Минск : Изд. центр БГУ, 2014. – 605 с.

8. Административное право : учеб. для вузов / Л. М. Рябцев [и др.] ; под общ. ред. Л. М. Рябцева. – Минск : Адукацыя і выхаванне, 2014. – 320 с.

9. Бахрах Д. Н. Административное право : учеб. для вузов / Д. Н. Бахрах, Б. В. Россинский, Ю. Н. Стариков. – 3-е изд., пересмотр. и доп. – М. : Норма, 2007. – 816 с.

10. Козелецкий И. В. Правовое положение министерств Республики Беларусь : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.14 / И. В. Козелецкий. – Минск, 2004. – 133 л.

11. Крамник А. Н. Административное право : учеб. для студентов вузов : в 2 ч. / А. П. Крамник, О. И. Чуприс. – Минск : Изд. центр Белорус. гос. ун-та, 2013. – Ч. 1 : Управленческое право. – 567 с.

Шевцов Сергій Олександрович

заступник директора Харківського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України, кандидат педагогічних наук

ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНІ ПРИГОДИ:

ПИТАННЯ ПЕРЕДБАЧЕННЯ ВИНИКНЕННЯ НЕБЕЗПЕКИ ДЛЯ РУХУ

В Україні, як і в усьому світі, зберігається високий рівень смертності з причин дорожньо-транспортних пригод (далі - ДТП). Існують різні точки зору науковців щодо шляхів зменшення аварійності, своє бачення мають і судові експерти, виходячи з досвіду практичної діяльності за напрямом автотехнічної експертизи.

Перше місце у рейтингу основних причин ДТП посягає найчисленніша група – причини, пов'язані з діями учасників дорожнього руху, що не відповідають ПДР і дорожній обстановці (понад 90% ДТП від їх загальної кількості), друге місце – причини, пов'язані з несправністю ТЗ, третє – причини, пов'язані з незадовільними дорожніми умовами [5, с. 14-15].

Безумовно недотримання вимог ПДР учасниками дорожнього руху потребує постійного аналізу виявлених причин та пошуку шляхів з усунення проблеми. Особливо це стосується дій водія ТЗ, як оператора джерела підвищеної небезпеки. Оскільки у більшості випадків водій взаємодіє з ТЗ у мінливому середовищі, де вірогідність виникнення нештатної ситуації достатньо висока, то від практичних навичок водія, від вміння виявляти ознаки та *передбачати* (прогнозувати) можливість виникнення небезпеки для руху залежить безпека дорожнього руху. На наш погляд, саме функції *«передбачення»* в діях водія ТЗ слід приділити особливу увагу.

«Передбачення» в науці – футурологічний метод визначення, опису об'єктів, явищ фізичної реальності..., які ще не існують..., але можуть з'явитися і бути виявленими..., де футурологія (від лат. *Futurum* - майбутнє та грец. *Λόγος* - вчення) – наука прогнозування майбутнього... [11].

Щодо терміну *«передбачення»*, то вперше його було застосовано у міжнародній Конвенції про дорожній рух від 8 листопада 1968 року (далі – Конвенції) у статті 13: «Скорость и дистанция. 1. Водитель транспортного средства должен при любых обстоятельствах сохранять контроль над своим транспортным средством... Он должен при изменении скорости движения транспортного средства постоянно учитывать обстоятельства, в частности рельеф местности, состояние дороги и транспортного средства, его нагрузку, атмосферные условия и интенсивность движения, чтобы быть в состоянии остановить транспортное средство в конкретных условиях видимости в направлении движения, а также перед любым препятствием, которое водитель в состоянии *предвидеть...*» [7].

Пізніше, у 1973 році в СРСР були введені в дію Правила дорожнього руху, які, в частині вибору водієм швидкості руху та вжиття заходів із запобігання ДТП, повністю відповідали основним вимогам Конвенції, а саме: п. 73. «Водитель должен выбрать такую скорость, чтобы с учетом интенсивности движения, дорожных условий (в частности, ширины и состояния проезжей части, видимости в направлении движения, атмосферных условий, рельефа местности), а также особенностей груза, быть в состоянии выполнить необходимые действия по управлению транспортным средством. Водитель должен принять меры к снижению скорости или остановке перед любым препятствием, которое он *должен был и мог предвидеть*» [12].

В подальшому Правила були перероблені, доповнені та введені в дію у 1980 році. Але вже у новій редакції, в положеннях про вибір водієм швидкості руху, термін *«передбачення»* був відсутній: «п. 9.6. Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленные ограничения, с учетом интенсивности движения, дорожных и атмосферных условий, а также особенностей и состояния транспортного средства и груза. В случае возникновения опасности для движения водитель должен принять меры к снижению скорости вплоть до полной остановки транспортного средства» [8].

У 2002 році були введені в дію Правила дорожнього руху України, в яких термін *«передбачати»* також не вживається, а вводиться термін *«виявляти»*:

«п.12.3. У разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможній *виявити*, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди» [13].

Таким чином, починаючи з 1980 року зміст окремих положень ПДР, стосовно вибору швидкості руху та заходів запобігання ДТП, почав відрізнятися від концептуальних положень Конвенції. Безумовно, цей процес супроводжувався і змінами методичних підходів в експертній практиці до оцінки дій водія – учасника ДТП. Розглянемо приклад негативного впливу переходу ПДР від терміну «*передбачити*» до терміну «*виявити*».

Приклад. Водій ТЗ рухається по дорозі (швидкість 50 км/год) та наближається до позначеного знаками та дорожньою розміткою пішохідного переходу. Оглядовість в зоні переходу обмежена ТЗ, припаркованими вздовж правої межі проїзної частини.

Якщо «*передбачити*», то водій ТЗ вживає заходів: оцінювальних – аналізує можливість раптової появи пішохода в зоні переходу; попереджувальних – плавно знижує швидкість та збільшує боковий інтервал з ТЗ, обмежуючи оглядовість; екстрених – з моменту появи пішохода на переході зупиняє ТЗ до полоси його руху.

Якщо «*виявляти*», то водій ТЗ вживає заходів: оцінювальних – аналізує можливість раптової появи пішохода в зоні переходу; екстрених – з моменту появи пішохода застосовує гальмування до повної зупинки ТЗ.

В розглянутому випадку, за відсутності елементу «*передбачення*», ризик наїзду на пішохода різко зростає.

На питаннях, споріднених з «*передбаченням*», пов'язаних з виявленням ознак можливого виникнення небезпеки для руху, оцінюванням різноманітних ДТС, «факультативними» основами прийняття рішення про вжиття попереджувальних заходів та самими заходами, у 2003 році акцентували увагу судові експерти-автотехніки Шевцов С.О. та Дубонос К.В. [6, с.34-81; 88-106]. Однак запропоновані ними підходи були реалізовані частково та лише в судово-експертній діяльності.

Питаннями підвищення якості й ефективності професійної підготовки водіїв взагалі займалися не так багато науковців. Найбільш вагомими з них виступають: Дерех З.Д. та Заворицький Ю.Є. [1; 2; 3], а також Лях М.А., Дем'янюк О.С. та Бешун О.А. [4]. Активну діяльність з цього напрямку здійснює видавництво «Моноліт», на сайті якого викладено онлайн-посібник з водіння автомобіля [11].

На наш погляд, найбільш вдало розробкою методів формування у водіїв навичок та вмій щодо прийняття вірних та своєчасних рішень у відповідності з ДТС займаються Дерех З.Д. та Заворицький Ю.Є. [2]. Здійснюють вони це шляхом розгляду різних типових ДТС з урахуванням їх можливого розвитку. Однак у великому об'ємі корисних напрацювань і вдалих прикладів жодних натяків на можливість відпрацювання у водіїв навичок «*передбачення*».

Якщо розглянути вимоги Державного стандарту України до підготовки водіїв автотранспортних засобів, то за тематичним планом передбачено вивчення водієм теми «Дорожньо-транспортні пригоди»[9]. Але, враховуючи, що в положеннях ПДР відсутнє поняття «передбачення» водієм можливого виникнення небезпеки для руху, то відсутній такий елемент навчання і у програмах підготовки водіїв.

Отже, на нашу думку, однією з головних причин аварійності на автошляхах України може виступати комплексна проблема – невідповідність окремих положень ПДР (щодо вибору швидкості руху та заходів із запобігання ДТП) концептуальним положенням Конвенції та пов'язана з цим відсутність елементу «передбачення» небезпеки для руху в програмах підготовки водіїв ТЗ. Вирішення цієї комплексної проблеми без внесення змін до ПДР не можливе. Та за умов внесення таких змін, виникне необхідність у коригуванні не тільки програм підготовки водіїв всіх категорій, а й методики експертної оцінки дій водіїв, які могли *передбачити* можливість виникнення небезпеки для руху, вжити низку попереджувальних заходів та запобігти ДТП.

Список використаних джерел:

1. Дерех З.Д., Заворицький Ю.Є. Ілюстровані Правила дорожнього руху України: навч. посібн., 2-ге вид., переробл. та доповн. – К.: Арій, 2017. – 120 с. іл.
2. Дерех З.Д., Заворицький Ю.Є. Небезпечні ситуації на дорозі. Як їх уникнути: практ. поради водіям. – К.: Арій, 2018. – 72 с.: іл.
3. Дерех З.Д., Заворицький Ю.Є. Вчимося керувати автомобілем. 33 уроки: навч. посібн. для автошкіл. – К.: Арій, 2014. – 62 с.: іл.
4. Лях М.А., Дем'янюк О.С., Бешун О.А. Основи керування автомобілем та безпека дорожнього руху : Навч. посібник: для ВНЗ – К.: ВІКНУ, 2011 – 368 с.
5. Туренко А.М. Автотехнічна експертиза. Дослідження обставин ДТП: підручник для вищих навчальних закладів / А.М. Туренко, В.І. Клименко, О.В. Сараєв, С.В. Данець. – Х.: ХНАДУ, 2012. – 320 с.
6. Шевцов С.О., Дубонос К.В. Дорожньо-транспортні пригоди. Критерії оцінювання дій водія: вироб.-практ. вид. – Х.: Факт, 2003. – 176 с.: іл.
7. Конвенція про дорожній рух (Відень, 8 листопада 1968 року). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041.
8. Правила дорожнього движения (вводятся в действие 1 июня 1980 года).– [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.zr.ru/archive/zr/1979/12/pravila-dorozhnogo-dvizhieniia>.
9. Державний стандарт професійно-технічної освіти. ДСПТО 8322.ОІ.00.60.24-2012. Професія – водій автотранспортних засобів. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: elanets-palvimk.mk.sch.in.ua/Files/downloads/Водій.doc.

10. Монолит. Онлайн-учебник по вождению автомобиля. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://monolith.in.ua/vozhdenie-avto/>.

11. Вікіпедія. Передбачення. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Передбачення>.

12. За рулем. Правила дорожного движения (вводятся в действие 1 января 1973 года). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.zr.ru/archive/zr/1972/12/pravila-dorozhnogo-dvizhienii>.

13. Правила дорожного руху (введення в дію 1 січня 2002 року). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001>.

Шевченко Любов Василівна

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

ДОКТРИНАЛЬНО-ПРАВОВА КЛАСИФІКАЦІЯ ПУБЛІЧНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

З огляду на сучасний розвиток адміністративно-правової доктрини актуалізується проблема публічного адміністрування сферою безпеки дорожнього руху в Україні. З визнанням пріоритетності утвердження та забезпечення прав людини в адміністративно-правовій науці цілком обґрунтовано здобула поширення позиція щодо запровадження сервісної концепції, відповідно до якої суб'єкти публічного управління мають якнайповніше забезпечувати права, свободи і законні інтереси фізичних та юридичних осіб. Саме крізь призму оновленого розуміння ролі адміністративного права постає завдання дослідження безпеки дорожнього руху. Актуальність проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху не викликає сумніву. Погляди влади та громадянина щодо необхідності такої діяльності як важливої складової успіху трансформації відносин у цій сфері співпадають [1, с. 86].

В аваріях на автошляхах світу щорічно гине 1 300 000 людей, близько 50 млн. людей отримують травми, які призводять до інвалідності. Україна за рівнем смертності від ДТП посідає п'яте місце в Європі. В нашій країні щороку відбувається понад 200 тис. ДТП, з них 26 тис. з тілесними ушкодженнями. Кожна третя загибла особа – молода людина віком до 29 років. За оцінками Всесвітнього банку, втрати української економіки від ДТП щорічно сягають млрд. доларів [1, с. 86].

За роки незалежності в Україні створено відповідні нормативну базу та організаційну структуру, що забезпечують безпеку дорожнього руху. З моменту прийняття законів та створення організаційних структур внесено численні зміни та доповнення до чинного законодавства та у структуру й функціональну спрямованість органів, які забезпечують безпеку дорожнього руху.

Здійснювалися спроби законодавця як лібералізувати, так і посилити адміністративну відповідальність за порушення у цій сфері, однак суттєвих позитивних зрушень це не дало [1, с. 86].

З метою дослідження публічного адміністрування сфери безпеки дорожнього руху необхідно ґрунтовно дослідити правову категорію «публічна адміністрація у сфері безпеки дорожнього руху».

У здійсненні публічного адміністрування у сфері безпеки дорожнього руху беруть участь у межах своєї компетенції різні публічні органи (посадові особи). З цього приводу необхідно зауважити, що перехід від державоцентристських до людиноцентристських пріоритетів адміністративно-правового регулювання зумовив зміну акцентів у спрямуванні адміністративно-правового регулювання, вивів у системі суб'єктів адміністративно-правових відносин на перший план особу з її правами, законними інтересами, свободами. Тому, на думку В.Б. Авер'янова, першочергового перегляду сьогодні потребують існуючі відносини між публічними органами та громадянами. І це не дивно, оскільки складність справи полягає в тому, що замість домінуючої дотепер ідеології «панування» держави над людиною треба впроваджувати протилежну – ідеологію «служіння» держави інтересам людини. А такий перехід можливий лише за умови дійсного запровадження передбаченого Конституцією України принципу верховенства права. За своїм змістом він вимагає підпорядкування діяльності державних інститутів потребам реалізації прав і свобод людини, забезпечення їх пріоритетності перед усіма іншими цінностями демократичної, соціальної, правової держави [2, с. 25].

Необхідно також зазначити, що поняття публічної адміністрації не є новиною для українського права взагалі. Одночасно, темою нашого дослідження є публічна адміністрація у сфері безпеки дорожнього руху, яку не визначено ні на науковому, ні на законодавчому рівні. Саме тому назріла необхідність у дослідженні даної категорії.

Доцільно відзначити, що О.І. Стахов визначає «орган забезпечення безпеки» як державний орган чи орган місцевого самоврядування, їх системні утворення та посадових осіб, які мають право (та водночас несуть обов'язок) видавати правові акти з встановлення та (чи) забезпечення виконання загальнообов'язкових умов та вимог безпеки [3, с. 40].

С.В. Селезень, Л.В. Єрофеєнко, Ю.М. Нещеретний під «суб'єктами управління транспортом» розуміють органи, організації та їхніх посадових осіб, створені у встановленому законодавством порядку спеціально для здійснення управлінських функцій, наділені правами і обов'язками, щоб своїми діями реалізовувати надані права і виконувати покладені на них обов'язки [4, с. 28-29].

Л.І. Сопільник обґрунтовує, що систему суб'єктів управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху утворюють державні (регіональні, галузеві) та громадські (органи місцевого самоврядування, громадські організації) суб'єкти управління [5].

М.А. Микитюком сформульовано поняття «суб'єкт владних відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» як державний орган, що наділяється компетенцією застосування заходів державного впливу з метою забезпечення прав,

Безумовно, це не є вичерпним переліком поглядів на зазначену дефініцію.

Водночас, публічною адміністрацією у сфері безпеки дорожнього руху слід визначити систему суб'єктів, наділених публічно-владними повноваженнями, які за допомогою правових засобів забезпечують безпеку дорожнього руху.

Б.Ю. Бурбело, А.П. Головін, С.І. Саєнко класифікують суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху на підставі ознаки наявності в суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху публічно-владних повноважень. У цьому разі серед суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху слід розрізняти, з одного боку, органи державної влади та органи місцевого самоврядування, а з іншого - суб'єктів, що не наділені публічно-владними повноваженнями.

Так, під ознаки суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, що мають публічно-владні повноваження, підпадають такі суб'єкти адміністративного права: Верховна Рада України; Президент України; Кабінет Міністрів України; центральні органи державної виконавчої влади, що мають повноваження у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, та їх територіальні підрозділи; місцеві державні адміністрації, їх управління та відділи; прокуратура України; суди загальної юрисдикції; органи місцевого самоврядування [6].

На сьогоднішній день, на наш погляд, відповідно до ієрархічної конструкції систему публічної адміністрації безпеки дорожнього руху в Україні складають такі суб'єкти, які наділені публічно-владними повноваженнями, а саме: суб'єкти загальної компетенції, спеціальної компетенції та допоміжної компетенції (опосередкованої). До загальної компетенції відноситься: Верховна Рада України, Президент України, вищі органи виконавчої влади - Кабінет Міністрів України, місцеві органи виконавчої влади та місцеве самоврядування; до спеціальної компетенції належать: центральні органи виконавчої влади - Міністерство інфраструктури України; Міністерство внутрішніх справ України; Державна служба України з безпеки на транспорті; Державна служба України з надзвичайних ситуацій; Державне агентство автомобільних доріг України; Національна поліція України; Управління безпеки дорожнього руху; до допоміжної компетенції віднесено наступні суб'єкти: Міністерство молоді та спорту України; Міністерство оборони України; Міністерство освіти і науки України; Міністерство охорони здоров'я України; Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України; Міністерство фінансів України; Міністерство юстиції України; Державна казначейська служба України; Державна міграційна служба

України; Державна служба статистики України; Державна служба фінансового моніторингу України; Державна фіскальна служба України тощо.

Водночас, до суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, які не мають публічно-владних повноважень, доцільно віднести власників дорожньої техніки, учасників дорожнього руху, а також установи, підприємства та організації будь-якої форми власності, діяльність яких пов'язана з попередженням причин аварійності та зниженням тяжкості наслідків ДТП, а саме: а) учасники дорожнього руху – водії та пасажирів транспортних засобів, пішоходів, погоничів тварин та велосипедистів; б) власників транспортних засобів фізичних та юридичних осіб; в) підприємства – виробники автомобілів та інших колісних транспортних засобів, деталей, частин, вузлів та агрегатів до них; г) підприємства, що надають послуги з технічного обслуговування, переобладнання, перевірки технічного стану та ремонту автомобілів та інших колісних транспортних засобів; д) власників автомобільних доріг; е) державні, комунальні та приватні підприємства, які здійснюють проектування, виготовлення (будівництво), обладнання, експлуатацію, обслуговування чи ремонт автомобільних доріг; є) підприємства, що надають послуги з перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом; ж) підприємства, що надають послуги з паркування автомобілів; з) підприємства, що надають послуги з евакуації транспортних засобів; і) навчальні заклади з підготовки водіїв; к) медичні установи, які надають допомогу постраждалим у ДТП, здійснюють взаємодію з органами державної влади щодо проведення медичних оглядів водіїв та кандидатів у водії, організаційно та методично забезпечують таку діяльність; л) страхові організації, що здійснюють страхування у сфері дорожнього руху ризиків, пов'язаних з ДТП, та координацію такої діяльності; м) громадські організації з захисту прав водіїв та власників автотransпортних засобів, пропаганди безпеки дорожнього руху та сприяння організації перевезень (Всеукраїнська спілка автомобілістів, Міжнародна спілка автомобільного транспорту (ІК.У), Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України, Союз перевізників України, Професійна спілка таксистів України та інші); н) громадські організації з автомобільного спорту та мотоспорту (Автомобільна Федерація України (РАЦІ) та її місцеві осередки, автомобільні спортивні клуби, мотоклуби).

Список використаних джерел:

1. Доненко В.В. Щодо системи публічного адміністрування безпеки дорожнього руху / Доненко В.В. // Право і суспільство № 12. 2012. С. 86-92.

2. Авер'янов В. Б. Адміністративна реформа і правова наука / В. Б. Авер'янов // Право України. 2002. № 3. С. 20-27.

3. Стахов А.И. Органи обеспечения безопасности как субъекты административного права / А.И. Стахов // Вестник Московского университета МВД России. 2007. № 2. С. 40-43.

4. Транспортне право: навчально-методичний посібник / С.В. Селезень, Л.В. Єрофєєнко, Ю.М. Нещеретний; М-во освіти і науки України, Харк. нац. автомоб.-дор. ун-т. Х.: ХНАДУ, 2007. 263 с.

5. Сопільник Л.І. Теорія та практика адміністративно-правового регулювання організації безпеки дорожнього руху в Україні : рукопис. дис... д-ра юрид. наук: 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / Л.І. Сопільник ; Харківський. нац. ун-т внутр. справ. Х., 2012. 422 с.

6. Гуржій Т.О. Державна політика безпеки дорожнього руху - теоретико-правові та організаційні засади : дис. ... докт. юрид. наук : спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право» / Т.О. Гуржій. К., 2011. 551 с.

Шкабара Олексій Аркадійович

студент 7-КМ-2А курсу Навчально-наукового інституту заочного та дистанційного навчання Національної академії внутрішніх справ

Бухтіярова Ірина Геннадіївна

викладач кафедри публічного управління та адміністрування Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ ІЗ КРАЇНАМИ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ: ПОРІВНЯЛЬНО-СТАТИСТИЧНИЙ АНАЛІЗ

Проблема безпеки доріг досить специфічна. Вона справді є всеосяжною як з точки зору ризиків, так і розуміння. Кожне користування дорогою у будь-якій ролі - пішохода, водія, пасажира, велосипедиста - несе великий ризик шкоди здоров'ю або втрати життя. Українці бояться доріг. Серед країн Європи Україна має один з найнижчих рівнів безпеки дорожнього руху. Цей рівень вимірюється масштабами наслідків, в першу чергу - кількістю втрачених життів. Для порівняння часто використовують два відносні показники: смертність загиблих відносно кількості населення і смертність відносно кількості зареєстрованих транспортних засобів.

Україна є значно позаду своїх західних сусідів. Показник смертності на 1 мільйон населення вже декілька років перебуває на позначці 110-115 смертей на 1 мільйон населення, хоча в найгіршому 2017 році досягнув 296 смертей на 1 мільйон населення. Водночас середнім показником серед 27 країн ЄС станом на 2018 рік був показник 62 смерті на 1 мільйон населення, а країни-лідери мають показник менше 30.

Дорожні ризики в Україні насправді є ще вищими, з огляду на значно нижчий рівень автомобілізації, ніж у сусідніх країнах. Країни, які мають більш розгалужену мережу доріг, по яких їздить більше автомобілів, мають і вищу

статистичну ймовірність аварій, смертей та травм (за інших рівних умов). Наша країна, за оцінками автора на основі даних Державної служби статистики України, має близько 120 одиниць моторизованого транспорту на тисячу населення, в той час як в країнах ЄС цей показник складає від 200 (східні країни) до 400-500 (західні і північні). Якщо подивитись на цей показник – смертність на 1 мільйон автомобілів, то в Україні він складає понад 600, в той час як у наших безпосередніх сусідів на Заході – близько 200-250, а в «країн-чемпіонів» Євросоюзу – 66. Різниця з Україною – в десять разів.

Проблема аварійності та смертності на дорогах України є гострою через дві причини.

Причина № 1: низький рівень безпеки доріг призводить до страшних наслідків. Йдеться про велику кількість вбитих та поранених чоловіків, жінок та дітей – щонайменше 20 тисяч жертв щороку (разом травмованих і загиблих). Ці смерті призводять до величезних фізичних і моральних страждань для суспільства, економічних втрат (в ДТП травмується і гине працездатне населення). Є також і пряма грошова ціна, яку сплачує суспільство за нездатність опанувати проблему аварійності. Це витрати на порятунок та лікування жертв аварій, оформлення ДТП, транспортування розбитих автомобілів, ремонт дорожньої інфраструктури, що зазнала пошкодження. Також це виплата пенсій з непрацездатності та інвалідності, виплата страхових компенсацій та ін. За оцінками Світового банку, економічні втрати України від дорожніх аварій сягають 1,5% ВВП, тобто перевищують 1 мільярд доларів США.

Причина № 2: описані вище наслідки НЕ Є неминучими. Науково доведено, що 95% ДТП можна запобігти. Майже усі дорожні аварії не є стихійним лихом чи проявом вищих сил – вони піддаються науковому аналізу, який може достеменно виявити причини, чинники, обставини як кожного окремого випадку (мікрорівень аналізу), так і великих масивів таких аварій, скажімо, на рівні міста, області чи країни (макрорівень). На основі аналізу потрібно обирати дієві та ефективні інструменти державної політики, завдяки яким можливо успішно запобігти значній частині аварій, а в тих випадках, яким запобігти не вдається, – суттєво зменшити тяжкість наслідків.

Таким чином, ми підійшли до проблеми глибшого рівня. Це не загальна проблема аварійності на дорогах, яка, в принципі, зрозуміла, це проблема відсутності адекватної державної політики у сфері безпеки руху. «Адекватний» англійською мовою означає «мінімально необхідний», і Україна зараз не має мінімально необхідної державної політики, яка б опанувала проблему смертності на дорогах і почала би покращувати ситуацію.

Список використаних джерел:

1. Werner Brilon, *Studies on Roundabouts in Germany: Lessons Learned*, 2011, [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ruhr-uni-bochum.de/verkehrswesen/download/literatur/Brilon_roundabouts_2011_05_29_cit.pdf

2. TEN-T, Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі, заключний звіт 3.3, 2018.

3. Директива ЄС 2008/96 - Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on Road Infrastructure Safety Management, [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri= OJ:L:2008:319:0059:0067:EN:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:319:0059:0067:EN:PDF)

*Матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції
(в авторській редакції)
16 листопада 2018 року*

**БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ:
ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ АСПЕКТИ**

Комп'ютерна верстка: Пилипенко Є.О.

**Оригінал-макет підготовлено організаційним комітетом
XIII Міжнародної науково-практичної конференції
«Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти»**

50065, м. Кривий Ріг, вул. Степана Тільги, буд. 21