

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНА ПОЛІЦІЯ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ
ВИКОНКОМ КРИВОРІЗЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
УКРАЇНСЬКИЙ НДІ МЕДИЦИНИ ТРАНСПОРТУ
МІЖНАРОДНИЙ ФОНД ДОПОМОГИ
ПОСТРАЖДАЛИМ ВНАСЛІДОК ДТП
ГРОМАДСЬКА ОРГАНІЗАЦІЯ «ЗА РІДНЕ МІСТО»
БЛАГОДІЙНЕ ТОВАРИСТВО «МЕРЕЖА» М. КРИВИЙ РІГ
ПАТ «АРСЕЛОРМІТТАЛ КРИВИЙ РІГ»



ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

Молодіжної науково-практичної конференції

«БЕЗПЕКА НА ДОРОЗІ»



УДК 351.811
ББК 67.99 (2) 116.31

Безпека на дорозі: матеріали Молодіжної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 07 травня 2019 року). Кривий Ріг, 2019. 159 с.

*Рекомендовано до друку та поширення через мережу Інтернет
Вченою радою Донецького юридичного інституту МВС України
(протокол № 10 від 29 травня 2019 року)*

Публікується за матеріалами Молодіжної науково-практичної конференції «Безпека на дорозі», яка відбулася 07 травня 2019 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.

© ДЮІ МВС, 2019

**ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ
МОЛОДІЖНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
«БЕЗПЕКА НА ДОРОЗІ»**

Голова організаційного комітету:

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

Відповідальний 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

Члени організаційного комітету:

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

Червінчук Андрій Васильович – завідувач 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, кандидат технічних наук

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

ЗМІСТ

Атаманенко Ю.Ю. Логічна модель бази геопросторових даних веб-порталу «ІАЦ моніторингу ДТП»	7
Байдак Ж.В., Веселов М.Ю. Дорога «дружня» до учасників дорожнього руху	11
Башавець К.О., Гайдаржи О.Я. Проблема формування культури безпечної поведінки на дорозі студентів як учасників дорожнього руху	14
Бершак О.А. Порятунок та надання допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод	17
Бойко Р.С., Комаринська Ю.Б. Діяльність органів Національної поліції України щодо забезпечення і контролю за безпекою дорожнього руху	21
Боляк І.М., Гайдаржи О.Я. Як поводити себе у різних дорожньо-транспортних пригодах і що очікувати від них?	24
Бортнік А.Є., Руднік О.Л., Гонтар Д.А. Поліція і безпека дорожнього руху: основні прерогативи	28
Бурукова М.В., Гайдаржи О.Я. Проблеми та перспективи забезпечення безпеки дорожнього руху	31
Василевська А.В., Черемісова Т.В. Роль і вплив державних органів на безпеку дорожнього руху в Україні	34
Венгер А.С., Степанов О.В., Волобуєва Т.В. Оцінка діяльності органів державної влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	37
Веснін А.В., Остапчук Д.К. Дослідження доцільності заміни штатних джерел світла фар головного освітлення автомобілів на альтернативні	41
Гаврилюк М.Ю., Веселов М.Ю. Деякі проблемні питання правового убезпечення дорожнього руху	44
Герелюк Х.В., Данченко К.М. Організація діяльності поліції зарубіжних країн щодо забезпечення дорожнього руху	48
Гладчук Д.І. Комунікація суспільства як засіб попередження дорожньо-транспортного травматизму	51
Гонтар Д.А. Державна влада та безпека дорожнього руху: виклики сьогодення	52
Гурський В.Є. Щодо дитячого травматизму внаслідок ДТП	56
Деліта І.О., Герасимчук Т.П., Козакевич Л.В. Алферчик М.М. Безпека як тренд	59
Дмуховська А.А., Данченко К.М. Організація контролю за додержанням законів з питань безпеки дорожнього руху	62

Звонарьов М.Ю., Гайдаржи О.Я. Політика збереження життя людей на дорозі	65
Кириченко А.А., Тунтула А.С. Неправосудные приговоры по резонансному харьковскому ДТП – результат влияния коррупции и/или непрофессионализма судей?	69
Кіркін О.П. Безпека міських вантажних перевезень з використанням методів штучного інтелекту	74
Козар Д.К. Проблемні питання застосування чинних норм проектування та використання схем організації дорожнього руху	76
Коллер Ю.С. Щодо необхідності розвитку в Україні сучасної інтелектуальної транспортної системи	79
Колобова М.М. Сервісні центри МВС – зелене світло державному сервісу	82
Коновалова М.Є., Хорозян Е.Т., Вінгурт І.Ю. План дій для надання долікарської допомоги	85
Крутас М.В., Марценюк О.В. Надання першої допомоги при дорожньо-транспортних пригодах	88
Кудашева Л.В. Зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху поліцейськими підрозділами деяких країн світу	91
Ланцедова Ю.А. Неправосудные приговоры Зайцевой и Дронову: причины и пути их преодоления	94
Мельничук В.П., Данченко К.М. Особливості поліцейської діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	98
Митрик Н.Б., Данченко К.М. Повноваження підрозділів національної поліції у сфері безпеки дорожнього руху	101
Найденев А.О., Аветісян В.Г. Програмний тренажер для підготовки курсантів та студентів до проведення рятувальних робіт при ДТП	104
Нежел В.В., Вінгурт І.Ю. Дотримуйтесь правил дорожнього руху, бо вони написані кров'ю!	106
Осатаненко І.О., Кудашева Л.В. Рольові ігри як засіб попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму	110
Панова Д.В., Гайдаржи О.Я. Транспортна безпека – це знання і плідна праця	113
Пилипенко Є.О. Щодо відповідальності пішоходів за порушення Правил дорожнього руху	116
Погребняк А.В., Данченко К.М. Забезпечення безпеки дорожнього руху як основа діяльності патрульної поліції	119
Пономарьова А.В., Черемісова Т.В. Повноваження Національної поліції України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	121

Постранський Т.М., Афонін М.О. Вплив виду транспортного засобу на функціональний стан водія	124
Почужевський О.Д., Почужевська Ю.Л. Органи державної влади у системі забезпечення безпеки дорожнього руху	126
Сірик О.С. Сучасні причини виникнення проблем безпеки дорожнього руху	128
Соколенко М.А., Соколенко К.А., Васильченко К.В., Олянюк Н.О. Безпека дорожнього руху – це життя	131
Солонецький І. І. Основні суб'єкти протидії правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху (на прикладі Харківського регіону)	133
Тарановська А.О. Правова свідомість учасників дорожнього руху як основний фактор безпеки на дорозі	137
Твердохліб В.В., Червінчук А.В. Щодо питання про підвищення санкції за порушення водієм правил користування ременями безпеки або мотошоломами	140
Тимчук Д.О., Вінгурт І.Ю. Допомога постраждалим при ДТП	143
Турбін Д.О., Гурський В.Є. Щодо надання домедичної допомоги постраждалим при ДТП	146
Целухіна А.В., Сергієнко Н.В. Формування інформаційної та здоров'язберігаючої компетентностей майбутніх фахівців	148
Чернишевський Б.С., Деркач С.О., Красько Я.П. Безпека дорожнього руху, з чого все почалось?	152
Широкова А.А., Данченко К.М. Культура водіння як один з елементів безпеки дорожнього руху	156

Атаманенко Юлія Юріївна

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

ЛОГІЧНА МОДЕЛЬ БАЗИ ГЕОПРОСТОРОВИХ ДАНИХ ВЕБ-ПОРТАЛУ «ІАЦ МОНІТОРИНГУ ДТП»

На основі аналізу стану і тенденцій розвитку процесу реєстрації та картографування дорожньо-транспортних пригод (ДТП) у розвинених країнах і в Україні встановлено нагальність завдань підвищення оперативності та достовірності процесу фіксації місця скоєння ДТП з використанням сучасних цифрових технологій. Якість даних щодо ДТП впливає не лише на якість прийняття адміністративних та юридичних ухвал щодо учасників ДТП, але й на рівень аналізу причин ДТП, визначення місць концентрації ДТП та прийняття інженерно-технічних і містобудівних рішень щодо удосконалення схем організації дорожнього руху, облаштування та реконструкції шляхів і дорожньої інфраструктури з метою поліпшення умов та безпеки на вулицях і шляхах для автомобільного руху.

Для комплексної автоматизації інформаційної підтримки діяльності патрульної поліції в процесі фіксації аерозніманням БПЛА, реєстрації, аналізу та централізованого збереження інформації щодо дорожньо-транспортних пригод розроблено структурно-функціональну модель веб-порталу «Інформаційно-аналітичний центр моніторингу ДТП» із використанням інструментальних засобів та об'єктно-реляційної системи керування базами даних (СКБД).

В теорії та практиці проектування і реалізації бази даних (БД) розрізняють три рівні розгляду предметної сфери та відповідно три рівні моделювання даних, а саме: концептуальний, логічний (*зовнішній*) та фізичний (*внутрішній*).

Логічною схемою називають схему бази даних, яка враховує особливості СКБД в зображенні структури даних та, відповідно, є результатом етапу логічного моделювання [1]. Така схема створюється шляхом відображення концептуальної схеми у певні мовні конструкції та схематичні позначення вибраної СКБД. Логічна схема тому й називається СКБД – залежною. Але СКБД – залежність не означає, що логічні схеми залежать від особливостей конкретного комерційного продукту, наприклад, Oracle, DB2 або MS SQL Server. Зазвичай, цей термін використовується для позначення залежності від певного типу моделі бази даних: реляційної, об'єктно-орієнтованої або об'єктно-реляційної. Це означає, що реляційна логічна схема даних, наприклад, відповідає принципам і методам реляційних БД і, таким чином, застосовна до будь-якої бази даних, яка реалізується в середовищі реляційної СКБД [2]. На рис. 1 відображено логічну модель бази даних веб-порталу «Інформаційно-

аналітичний центр моніторингу ДТП», що відповідає розробленій концептуальній моделі та орієнтована на реалізацію в середовищі реляційної СКБД.

Позначення типів даних для атрибутів об'єктів відповідно до стандарту [3] подано в таблиці 1.

Таблиця 1

Позначення типів даних для атрибутів об'єктів

Позначення типу даних	Опис типу даних
<i>Int</i>	зберігає будь-яке число в діапазоні від - 2147683648 до 2147683648
<i>Date</i>	призначений для зберігання дати
<i>Varchar</i>	дозволяє зберігати змінні рядки довжиною L. Значення M – від 0 до 65535
<i>Tinyint</i>	зберігає будь-яке число в діапазоні від -128 до 127
<i>Timestamp</i>	призначений для зберігання дати та часу доби у вигляді кількості секунд
<i>Smallint unsigned</i>	зберігає будь-яке число в діапазоні від 0 до 65535
<i>Int unsigned</i>	зберігає будь-яке число в діапазоні від 0 до 4294967295
<i>Mediumblob</i>	зберігає зображення, звук, електронні документи тощо до 16 Мбайт
<i>Unsigned double</i>	зберігає дробове число з плаваючою точкою зі значенням від 0 до 1.797693134862315 * 10308

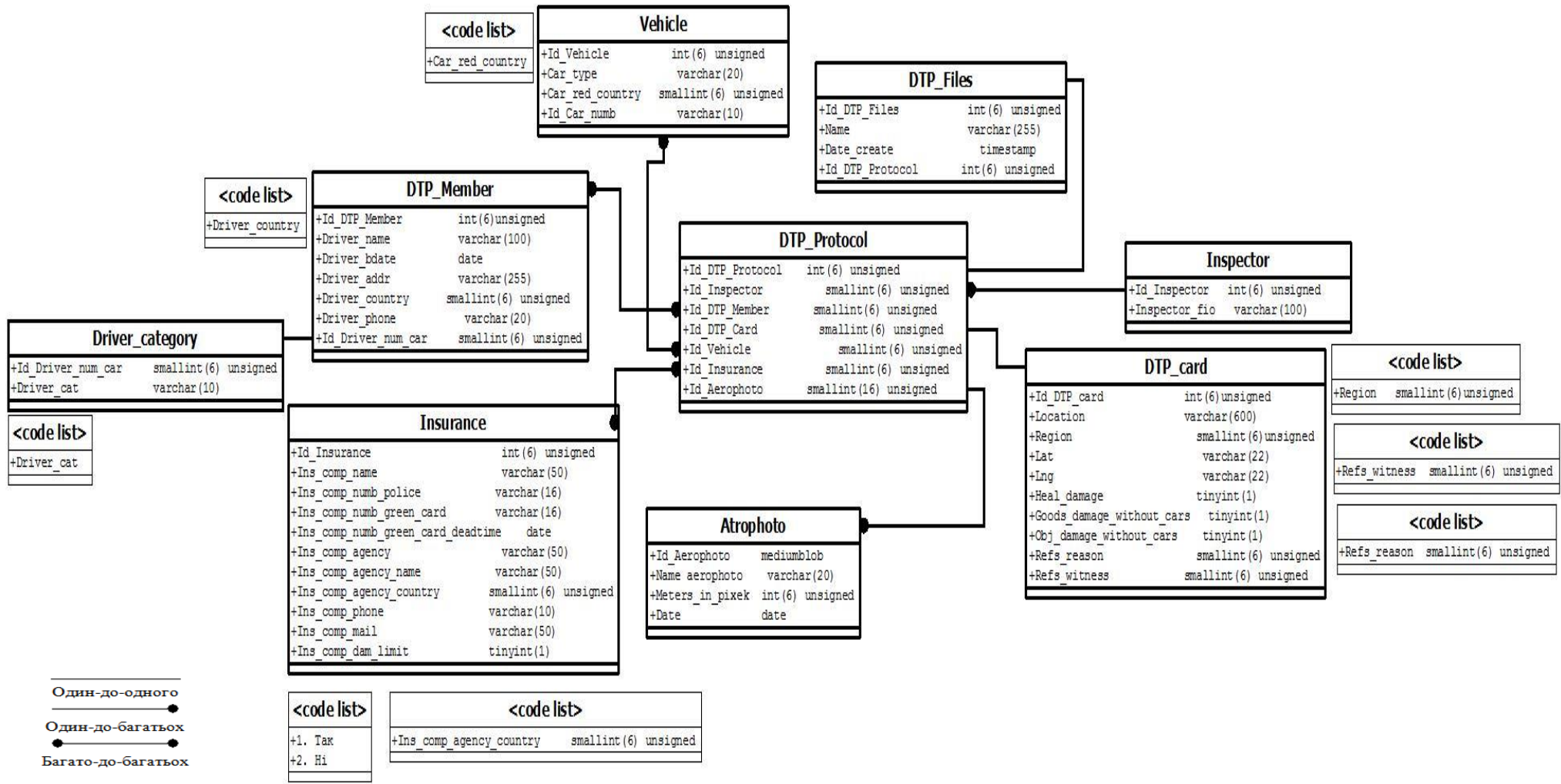


Рис. 1. Логічна модель БД веб-порталу «Інформаційно-аналітичний центр моніторингу ДТП»

У базі даних для автоматизованого розв'язання комплексу функціональних завдань реєстрації та картографування ДТП використано три типи зв'язків, які побудовано на таких припущеннях:

- один із багатьох патрульних поліцейських відділу Патрульної поліції може зареєструвати велику кількість ДТП_Протоколів;
- один або декілька із багатьох учасників ДТП можуть бути учасниками багатьох ДТП_Протоколів;
- один або декілька із усіх наявних ТЗ можуть бути зареєстровані в багатьох ДТП_Протоколах;
- одна або багато із представлених страхових компаній у базі даних можуть бути зареєстровані у великій кількості ДТП_Протоколів;
- одні й ті ж дані про відповідне ДТП можуть бути указані в одному ДТП_Протоколі;
- багато із усіх наявних аерознімків місця ДТП можуть бути оформлені лише в одному ДТП_Протоколі;
- один ДТП_файл містить один ДТП_Протокол;
- один номер посвідчення водія може бути в одного учасника ДТП.

Розроблена логічна модель бази геопросторових даних веб-порталу «Інформаційно-аналітичний центр моніторингу ДТП» створює умови для автоматизації робіт з впровадження нових компонентів інформаційних технологій в процесі експлуатації системи.

Список використаних джерел:

1. Лященко А. А. Особливості реалізації стандартів доступу до баз геопросторових даних в середовищі універсальних СКБД / А. А. Лященко, Д. В. Горковчук // Збірник тез доповідей Першої міжнародної науково-технічної конференції «Геопростір 2015», К.: КНУБА, 2015. – С. 31 – 34.
2. Реляційна модель даних [Електронний ресурс]: / Реляційна модель даних. Поняття реляційної БД. – Режим доступа: <http://stud.com.ua>.
3. Лященко А. А. Онтологічний підхід до створення каталогу бази топографічних даних / А. А. Лященко, Р. М. Рунець // Науково-технічний збірник. Вип. 54. Інженерна геодезія. К.: КНУБА, 2008. – С. 116 – 123.

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 (науковий керівник)

ДОРОГА «ДРУЖНЯ» ДО УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

В 2008 році в Швеції було проведено глобальне дослідження факторів, що спричиняють автомобільні аварії. Дослідження показало існування сильної взаємодії між трьома компонентами-чинниками – транспортні засоби, дороги (інфраструктура), учасники дорожнього руху. Але найчастіше чинниками смертельних випадків під час дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) ставали фактори, пов'язані з дорогою. Тобто, враховуючи статистичні дані, інфраструктура найчастіше стає причиною фатальних наслідків аварій [5, с. 90]. Ґрунтуючись на цьому трикутнику, всі заходи зі створення безпечних умов для учасників дорожнього руху також можна розподілити на три категорії. До першої належать інженерно-технічні заходи та новації в галузі дорожньої інфраструктури, до другої – впровадження нових стандартів в безпеці автомобілів та інших транспортних засобів, до третьої – заходи, спрямовані на мінімізацію ризиків для найменш захищених учасників дорожнього руху.

Незважаючи, на прийнятий більшістю країнами курс на «безпечні дороги», його практичне втілення не завжди відповідає очікуванням. Вихідним принципом такої «безпечної дороги» є правильний баланс між безпекою та мобільністю [5, с. 91]. Поміж іншого, безпечна дорожня інфраструктура має і економічні переваги. Вартість дорожніх аварій оцінюється в межах від 2 до 5% ВВП на рік для багатьох країн. Ряд країн приймають заходи, спрямовані на підвищення ефективності дорожньої інфраструктури шляхом удосконалення існуючих доріг. Включення елементів системи безпеки до нової інфраструктури є досить простим кроком, якщо попередньо включити компонент безпеки в концепцію будівництва доріг «з нуля». В такому випадку модернізація інфраструктури є суто технічною та фінансовою проблемою, яка вимагає економічно ефективних інновацій. Таким чином безпека має бути передбачена в плануванні та проектуванні доріг.

Необхідно чітко розмежовувати міжміські швидкісні дороги, а також міські вулиці з низькою швидкістю руху та пішохідними місцями, де вразливі учасники дорожнього руху змішуються з моторизованими транспортними засобами. При проектуванні автомобільних доріг та вулиць повинні враховуватися інтереси всіх учасників дорожнього руху, а розробка дорожньої інфраструктури має починатися з потреб найбільш вразливих користувачів і плавно переходити до потреб інших учасників.

Процедури управління безпекою дорожньої інфраструктури є ефективними засобами, які допомагають суб'єктам організації дорожнього руху та забезпечення його безпеки зменшити кількість аварій та тяжкість їх наслідків. Прикладом втілення ідеї ефективного адміністрування безпекою дорожньої інфраструктури на практиці є Європейська Директива (2008/96/ЄС), яка визначає обов'язкові вимоги до процесу управління безпекою інфраструктури. Складовими такого управління є: оцінка впливу на безпеку дорожнього руху; аудит безпеки дорожнього руху, включаючи сертифікацію аудиторів; перевірка безпеки дорожнього руху; рейтинг дорожніх ділянок; управління даними; сертифіковані аудитори аудиту безпеки, тощо [5, с. 92].

Різноманітні програми оцінки дорожнього руху проводять систематичні оцінки ризиків, пов'язаних з дорожньою інфраструктурою з метою виявлення основних недоліків, які можуть бути вирішені практичними заходами щодо поліпшення дорожнього руху. Досягненням таких «оціночних» заходів є «рейтингова система доріг». Спільна рейтингова система «наділяє» зірками дороги залежно від їхнього стандарту безпеки, де одна зірка вказує на низьку безпеку, а п'ять – на дуже високий рівень безпеки дорожньої інфраструктури. Рейтинги забезпечують прозорість для користувачів дорожньої інфраструктури, а також для розробників та будівельників. Рейтинги – досить ефективний інструмент в інформуванні про покращення безпеки дорожнього руху. Зірковий рейтинг активно оцінює показники безпеки дорожнього руху інфраструктури в певному місці або мережі доріг, і базується на об'єктивній, обґрунтованій методології оцінки безпеки дорожньої інфраструктури [5, с. 94].

Фахівці-інженери з безпеки дорожнього руху пропонують поліпшувати рівень безпеки, за рахунок нанесення інформативної розмітки на поверхню дороги, збільшення коефіцієнту зчеплення поверхні проїзної частини в стратегічних точках, залежно від кривизни дороги і обмеження швидкості руху на конкретних аварійно-небезпечних ділянках. Мета розмітки полягає в тому, щоб попередити водіїв про майбутні небезпеки, а високий коефіцієнт зчеплення поверхні дороги допомагає тримати транспортні засоби на проїзній частині навіть за поганих погодних умов. Найчастіше такі процедури застосовуються на кривих і різких поворотах, щоб запобігти з'їзду транспортних засобів на зустрічну смугу або за межі проїзної частини [4]. Розглядаючи проблематику швидкісного режиму на дорогах, з метою зниження рівня її небезпечних наслідків при будівництві доріг використовуються такі заходи як: створення зон з низьким швидкісним режимом; розширення тротуару уздовж доріг; підняття пішохідних переходів відносно проїзної частини; застосування штучних дорожніх нерівностей (так званих «лежачих поліцейських») тощо [3]. Так, в рамках реалізації транспортної політики в Японії були впроваджені широкі тротуари уздовж шкільних маршрутів, біля вокзалів та інших громадських об'єктів [2, с. 47].

Наїзди на пішоходів становлять майже 12% всіх смертельних випадків на дорогах і, багатьох з цих смертей можна уникнути шляхом правильного інженерного рішення. Особливих ризиків пішоходи зазвичай зазнають на

дорогах з кількома смугами та інтенсивним рухом [4]. Найбільшу небезпеку для пішоходів становлять перехрестя. Саме на перехрестях останнім часом встановлюються гібридні пішохідні світлофори. Гібридний пішохідний світлофор являє собою спеціалізований сигнал, який має два червоних вогні над жовтим світлом. Ці світлофори часто поєднуються з традиційними світлофорами та пішохідними сигналами пішохідного переходу. Гібридні пішохідні світлофори забезпечують додатковий рівень безпеки на дорозі, повідомляючи водіїв, про присутність пішоходів. Червоний та жовтий блимають послідовно, коли пішохід натискає кнопку, щоб перетнути перехрестя [4].

Як засіб забезпечення належної якості будівництва доріг, Швеція запровадила принцип повної відповідальності конструкторів системи за проектуванням, експлуатацією і використанням автомобільної транспортної системи і, відповідно, відповідальність за рівень безпеки в межах всієї системи. В свою чергу, користувачі дорожнього руху несуть відповідальність за дотримання правил використання дорожньо-транспортної системи, встановлених її розробниками.

Водночас український законодавець також не стоїть осторонь глобальної проблеми безпеки на дорозі. Кабінет Міністрів України розробив Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року. Стратегія містить комплекс заходів, спрямованих на істотне підвищення рівня безпеки:

- пішоходів та осіб з інвалідністю (облаштування тротуарів, обмеження швидкості руху транспортних засобів, установа пішохідних огорожень, оновлення пішохідної інфраструктури, освітлення вулиць, побудова острівців безпеки та облаштування регульованих пішохідних переходів, популяризація використання пішоходами та велосипедистами світловідбивних елементів тощо);

- велосипедистів (будівництво в містах та на позаміських дорогах відокремлених велосипедних доріжок);

- на перехрестях (облаштування захищених поворотів на нерегульованих перехрестях, поліпшення розмітки та освітлення);

- у зонах обгону (улаштування роздільних бар'єрів, нанесення переривчастих центральних або широких ліній);

- на узбіччях (очищення та укріплення узбіч, установа бар'єрів, поліпшення розмітки);

- у населених пунктах (поліпшення пішохідної інфраструктури, паркувальних зон, обмеження швидкості руху транспортних засобів та розвиток велосипедної інфраструктури).

Стратегія передбачає також проведення аудиту доріг, підтримку та поліпшення дорожньої інфраструктури [1]. Взагалі кінцевою метою будь-якої програми, спрямованої на підвищення рівня безпеки дорожнього руху є створення так званих «безпечних вулиць». Це явище має місце, коли всі

категорії учасників дорожнього руху можуть ефективно і безпечно використовувати міські дороги [3].

Список використаних джерел:

1. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 р. № 481-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/250145241> (14.04.2019).

2. International Bank for Reconstruction and Development. Making Roads Safer. Learning from the World Bank's Experience. 2014. URL: http://www.institutoivia.com/doc/road_safety_eval_150_IEG.pdf (14.04.2019).

3. Giarratana C. 5 Ways cities can design better roads / *Traffic Safety Store*. 2018. URL: <https://www.trafficsafetystore.com/blog/5-ways-cities-can-design-better-roads/> (14.04.2019).

4. Giarratana C. 7 Roadway engineering design strategies to make roads safer for drivers. *Traffic Safety Store*. 2014. URL: <https://www.trafficsafetystore.com/blog/7-roadway-engineering-design-strategies-to-make-roads-safer-for-drivers> (14.04.2019).

5. Zero road deaths and serious injuries: Leading a paradigm shift to a safe system. *OECD/ITF*. 2016. URL: http://www.towardszerofoundation.org/wp-content/uploads/2016/10/Zero_road_deaths-SafeSystems.pdf (14.04.2019).

Башавець Катерина Олегівна

студентка Одеського фінансово-економічного коледжу Київського національного торговельно-економічного університету, спеціальність 072 «Фінанси, банківська справа та страхування»

Гайдаржи Оксана Ярославівна

викладач дисципліни «Безпека життя» Одеського фінансово-економічного коледжу Київського національного торговельно-економічного університету (науковий керівник)

ПРОБЛЕМА ФОРМУВАННЯ КУЛЬТУРИ БЕЗПЕЧНОЇ ПОВЕДІНКИ НА ДОРОЗІ СТУДЕНТІВ ЯК УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Актуальність. Як свідчить статистика, за минулий рік внаслідок аварій на українських автошляхах загинуло понад 7 тисяч і травмовано майже 56 тисяч громадян. Загалом українські дороги забирають щорічно у 3-8 разів більше життів, аніж автошляхи країн ЄС. Ці вкрай тривожні цифри свідчать про те, що проблема потребує невідкладної уваги й якнайшвидшого розв'язання.

В Євросоюзі існують структури, що збирають дорожню статистику, вивчають причини ДТП і на основі отриманих результатів досліджень ці організації створюють плани та рекомендації для практичних рішень з метою

запобігання ДТП у майбутньому. Кожен випадок (в якому є постраждалі чи загиблі) розглядається фахівцями, в тому числі незалежними, складаються схеми та комп'ютерне моделювання події, вивчаються відеозаписи, проводяться різні експертизи і т.д. Наприклад, якщо експертами встановлено, що водій вантажівки наїхав на велосипедиста тому, що той перебував у «сліпій зоні» видимості, а також їхав без увімкненої фари (вночі) – водій «фури» не отримає тюремний термін. В результаті вивчення події будуть створені рекомендації виробникам велосипедів щодо їх обов'язкового оснащення світловими приладами, у шкільні навчальні програми буде додано абзац про правила безпечного руху на велосипедах. На автозавод, вантажівка якого розчавила велосипедиста, буде надіслано лист з рекомендацією встановити додаткове дзеркало, яке покrije «сліпі зони», або змінити форму вікон кабіни. І це лише один приклад.

В Україні – 18 вересня 2017 року Управління безпеки дорожнього руху було ліквідовано, тимчасово його функції передані патрульній поліції. Проводиться тільки збір даних про кількість ДТП та їх наслідки. В Україні працює неофіційний принцип «презумпції вини водія», як власника «джерела підвищеної небезпеки». Часто, замість глибокого вивчення всіх обставин ДТП, залучення експертів, пошуку відеозаписів тощо, просто «призначається винний». Тобто, наша система передбачає лише покарання, але немає варіантів «відсіяти» з доріг потенційно-небезпечних водіїв, а також перевиховати (якщо людина піддається такому) систематичних порушників [1].

Виклад основного матеріалу. Наразі діє «Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні до 2020 року».

Вона передбачає формування загальної культури поведінки всіх учасників дорожнього руху – водіїв, неуважних пішоходів, велосипедистів, мотоциклістів тощо. Зазначене потребує відповідного навчання водіїв, пішоходів, велосипедистів, мотоциклістів тощо, усвідомленню ними відповідальності за безпеку на дорозі.

Для цього потрібна підтримка й проведення освітніх та інформаційних кампаній з безпеки дорожнього руху у навчальних закладах зокрема, де є скупченість молоді. Саме діти та люди похилого віку – є найуразливішими учасниками дорожнього руху.

Метою цих заходів має бути обмін досвідом та передача накопичених знань про безпеку водіїв і пішоходів, а також створення осередків там, де їх ще немає. Головне завдання – щоб національні дороги, були безпечними. Бо порядок буде лише тоді, коли його наводитимуть усі, коли не буде байдужих до порушників на дорогах, коли і водії, і пішоходи поважатимуть правила. Адже як тільки які-небудь об'єкти починають рух, тут же виникає ймовірність їх зіткнення.

За офіційною статистикою в усьому світі групу найвищого ризику становлять водії-початківці, яким переважно по 18-24 роки. І нещасні випадки на дорозі стоять на першому місці у списку причин смертності серед молодих

людей. Оскільки у них ще немає належного водійського досвіду, зате є чималі амбіції та потяг до екстремальної їзди на високих швидкостях. Тому школи, де вчать кермувати, мають звертати на це особливу увагу й наголошувати на можливих сумних наслідках такого екстриму, демонструвати відеоматеріали з місць ДТП тощо.

Насамперед треба прищеплювати культуру керування й поведінки на дорогах з наймолодшого віку. Про це говорять на уроках у загальноосвітніх школах, на батьківських зборах. Бо приклад батьків чи не головний у вихованні дітей, зокрема й щодо дотримання правил дорожнього руху, він має бути для всіх взірцем. Батьки самі мають ніколи не порушувати правила дорожнього руху, бо людина має поводитись толерантно і в сім'ї, і на роботі, і на дорозі [2].

У закладах вищої освіти обов'язково мають проводитися виховні години з правил та безпеки дорожнього руху, наприклад, «Безпека на дорозі – безпека життя»; конференції "Інформаційні технології у сфері безпеки дорожнього руху"; конкурси, презентації, вистави, дні спільних дій в інтересах студентів та інші масові заходи присвячені безпеці молоді на дорозі та профілактичні акції (флешмобів) із попередження дорожньо-транспортних пригод та цільових молодіжних профілактичних заходів «Я – пасажир», «Я – водій», «Я пішохід», «Я – велосипедист», «Захистись – засвітись», «Живи цікаво та безпечно».

Висновки. Спільними зусиллями ми маємо зробити автошляхи безпечними. Це справа і урядів країн, і асоціацій, і поліції, і навчальних закладів різного рівня, і автошкіл, і батьків, і кожного громадянина зокрема. Адже йдеться про безпеку найціннішого – життя людини.

Список використаних джерел:

1. Три тисячі смертей щорічно: чи покращиться дорожня безпека в Україні? [Електронний ресурс] – Режим доступу:

<https://auto.ria.com/uk/news/autolaw/236184/tri-tysyachi-smertej-ezhegodno-uluchshitsya-li-dorozhnaya-bezopasnost.html>

2. Ще раз про безпеку дітей на дорогах! [Електронний ресурс] – Режим доступу:<https://pon.org.ua/novyny/5818-sche-raz-pro-bezpeku-dtey-na-dorogah.html>

3. Профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму /сост. В.Н. Кирьянова. М.: Видавничий дім Третій Рим, 2007. 56 с.

4. Гафнер В.В. Основи безпеки життєдіяльності: понятійно-термінологічний словник / В.В.Гафнер. – М.: ФЛИНТА: Наука, 2016. 280 с.

Бершак Олександр Анатолійович

*вчитель трудового навчання та основ здоров'я I категорії Орільського ліцею
Лозівської районної ради Харківської області*

ПОРЯТУНОК ТА НАДАННЯ ДОПОМОГИ ПОСТРАЖДАЛИМ ВНАСЛІДОК ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Знання правил надання першої домедичної допомоги необхідні всім учасникам дорожнього руху. Вони потрібні для того, щоб розпочати на перший погляд прості, але в той же час дуже необхідні і негайні заходи щодо порятунку людини на місці дорожньо-транспортної пригоди. Доречно відзначити, що надання першої домедичної допомоги є і вимогою Правил дорожнього руху.

Від знань, досвіду і оперативності часто залежить подальша доля, а іноді і життя потерпілого. Життя – це найдорожчий скарб.

Завдання першої допомоги полягає в тому, щоб шляхом проведення простих заходів врятувати життя потерпілому, зменшити його страждання, попередити розвитку можливих ускладнень, полегшити тягар травми або захворювання.

Перша допомога може бути надана самим потерпілим (самодопомога), його товаришем (взаємодопомога), санітарними дружинами.

Заходами першої допомоги є: тимчасова зупинка кровотечі, накладення стерильної пов'язки на рану і опікову поверхню, штучне дихання і непрямий масаж серця, введення антидотів, дача антибіотиків, введення болезаспокійливих (при шоці), гасіння палаючої одягу, транспортна іммобілізація, зігрівання, укриття від спеки та холоду.

Дорожньо-транспортний травматизм є актуальною соціальною проблемою, істотний аспект якої – організація допомоги потерпілим на догоспітальному етапі. Потерпілі внаслідок дорожньо-транспортної пригоди (ДТП) становлять понад 60% від всіх постраждалих з важкою механічною травмою і шоком при загальній смертності 12% і більше.

Смертність внаслідок ДТП перебуває в прямій залежності від часу надання медичної допомоги постраждалим.

Надаючи першу допомогу, необхідно діяти за правилами:

1. Негайно визначити характер і джерело травми.
2. Найбільш розповсюджені травми у випадку ДТП – поєднання ушкоджень черепа, нижніх кінцівок і грудної клітки.
3. Витягти потерпілого з автомобіля або винести з кювету, оглянути його, звільнити від одягу, розстебнувши, розірвавши і розрізавши його. При цьому треба володіти навичками вилучення постраждалого з автомобіля, щоб невмілими діями не заподіяти шкоду.
4. Надати першу допомогу відповідно до виявлених травм.
5. Перенести потерпілого в безпечне місце, захистити від холоду, спеки чи дощу.

6. Викликати лікаря («Швидку допомогу»).

7. Організувати транспортування потерпілого до лікувальної установи (якщо в цьому є необхідність). Опинившись на місці аварії або ставши її учасником, водій повинен знати і вміти правильно оцінити надзвичайну ситуацію, своєчасно і якісно надати першу медичну допомогу постраждалим, використовуючи вміст автомобільної аптечки й усі наявні підручні засоби.

Визначення обсягу завдань для рятувальника.

На першому місці знаходяться загрозливі для життя стани:

1. Артеріальна кровотеча.
2. Розлади дихання.
3. Зупинка серцевої діяльності. Усе інше (опіки, біль у серці тощо) – потім.

Пошкодження у постраждалих при ДТП характеризуються деякими специфічними особливостями, які визначаються умовами їх виникнення (видом ДТП), механізмом розвитку ушкоджень (вплив на тіло потерпілого зовнішніх або внутрішніх частин пристрою транспорту, наявність дорожніх предметів, різне дорожнє покриття), ймовірністю реалізації цього механізму в умовах конкретного ДТП.

Виходячи з уявлень про механізм травми, найбільш вірогідним видом пошкодження у постраждалих при ДТП є множинна травма (політравма), що характеризується одномиттєвістю виникнення двох і більше ушкоджень в одній або декількох анатомо-функціональних областях:

1. черепно-мозкова;
2. шийно-лицева;
3. хребет;
4. грудина;
5. живіт;
6. таз;
7. верхні та нижні кінцівки.

Поєднана травма є результатом пошкодження декількох анатомо-функціональних областей з вираженим або прогнозованим синдромом взаємного обтяження. Людині, яка надає допомогу, необхідно вміти виділити домінуюче (найбільш небезпечне для життя і здоров'я), конкуруюче (близьке до нього за тяжкості) і супутнє (найменш важке) пошкодження.

Екстрена діагностика ушкоджень у потерпілого при ДТП ускладнена через те, що навіть при задовільному самопочуття всі постраждалі перебувають під враженням аварійної ситуації, що утруднюють контакт з ними. Крім того, постраждалі можуть перебувати без свідомості, у стані больового шоку, алкогольного сп'яніння і т.д.

У цих умовах першим етапом має бути визначення життєзагрожуючих розладів. Людина, що надає допомогу повинна оцінити стан кровообігу (пульсація на великих судинах), дихання, виявити локалізацію життєнебезпечних ушкоджень.

Особливості розвитку травм при ДТП:

1. При наїзді на пішохода легкового автомобіля та мототранспорту первинний удар наноситься в область нижніх кінцівок, надалі відбуваються пошкодження черепа і інших частин тіла (при закиданні на капот автомобіля і падінні з нього);

2. При наїзді на пішохода вантажного автомобіля з виступаючим радіатором первинний удар, як правило, в області стегон або тазу, а також в області попереку і грудної клітини, а падіння і удар на дорожнє покриття викликають травму черепа й головного мозку, що посилює попередні пошкодження;

3. При наїзді транспорту вагонної компоновки (трамвай, автобус, тролейбус), а також вантажних автомобілів з високою або плоскою передньою панеллю радіатора первинний ударом по всій поверхні тіла, але з переважним ураженням голови, грудної клітки, плечового поясу; інші пошкодження виникають при падінні на дорожнє покриття;

4. Пошкодження, отримані всередині салону (кабіни) водіями і пасажирями, характеризуються травмами грудної клітини, голови і інших частин тіла і можуть бути співставлені з частинами внутрішнього устрою автомобіля – кермовим колесом, приладовим щитком і т.д.;

5. Пошкодження, отримані мотоциклістами (водіями та пасажирями) виникають в результаті первинного удару в область тазу, промежини, нижніх кінцівок і вторинного – в область голови, шиї і інших частин тіла.

Для всіх постраждалих при ДТП найбільш імовірна поєднана черепно-мозкова травма і травма нижніх кінцівок. Крім того, у пішоходів, збитих вантажним транспортом, а також транспортом вагонної компоновки, з великою ймовірністю можливе виникнення поєднаної травми черепа і грудної клітини, а також черепа, живота та інших частин тіла. Поєднана травма шийного відділу хребта – досить рідкісне пошкодження, проте може зустрічатися у водіїв і пасажирів мототранспорту, а також у пішоходів. У постраждалих, хоча і з невеликою ймовірністю можна спостерігати практично будь-які поєднання ушкоджень різного ступеня тяжкості.

При наданні допомоги потерпілим при ДТП в першу чергу необхідно визначити стан серцево-судинної системи і дихання, для чого визначити:

1. рівень свідомості потерпілого;
2. наявність самостійного дихання;
3. наявність судом;
4. наявність пульсації на великих артеріях (сонна, стегнова і т.д.).

Успіх реанімаційних заходів залежить, головним чином, від кількох факторів:

1. часу, що пройшов від початку зупинки до відновлення штучного мозкового кровообігу насиченою киснем кров;
2. знань і досвіду того, хто проводить реанімаційні заходи;
3. часу до початку надання кваліфікованої медичної допомоги.

Людина, що надає допомогу, повинна діяти рішуче, але обдуманно і доцільно. Слід пам'ятати: спасаючи іншого необхідно бути уважним і обережним, щоб не нашкодити собі і не заподіяти додаткової травми потерпілому. При контакті з кров'ю і іншими виділеннями потерпілого в деяких випадках можливе зараження інфекційними захворюваннями (зокрема, сифілісом, СНІДом, інфекційним гепатитом) і вимагає знання та дотримання простих заходів безпеки.

Надаючи допомогу потерпілому, необхідно користуватися наступними принципами:

1. керівництво по наданню першої допомоги повинен взяти на себе одна людина;
2. особлива обережність потрібна в тих випадках, коли потерпілого витягають або з-під автомобіля (неправильні дії в цих ситуаціях можуть завдати шкоди потерпілому);
3. надання першої допомоги повинно супроводжуватися діями щодо забезпечення максимально швидкої госпіталізації у найближчий лікувальний заклад (виклик бригади швидкої медичної допомоги, транспортування попутним або своїм транспортом).

Список використаних джерел:

1. ПДР 2018. Домедична і медична допомога потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод Гусар В.Є., Квітка М.І., Онофрійчук Ю.А., Приступюк М.О.
2. Дії людини у надзвичайних ситуаціях та надання першої (долікарської) допомоги: практ. посіб. / В. В. Ляхов, С. М. Мирошніченко, А. П. Наконечний; Нац. ун-т "Львів. політехніка", Штаб цивіл. оборони. – Львів: Вид-во Нац. ун-ту "Львів. політехніка", 2014. – 104 с. : іл.
3. Шищук В. Д. Ш65 Медична допомога при надзвичайних ситуаціях: навчальний посібник / В. Д. Шищук, В. А. Сміянов, К. А. Руднікова. – Суми: ТОВ «Видавничо-поліграфічне підприємство «Фабрика друку», 2014. – 144 с. ISBN 978-966-97364-6-8

Бойко Роман Сергійович

слухач магістратури I курсу навчально-наукового інституту № 3 Національної академії внутрішніх справ, лейтенант поліції

Комаринська Юлія Борисівна

заступник директора навчально-наукового інституту № 3 з навчально-методичної та наукової роботи Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент (науковий керівник)

ДІЯЛЬНІСТЬ ОРГАНІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ І КОНТРОЛЮ ЗА БЕЗПЕКОЮ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Згідно із ст. 1187 Цивільного кодексу України джерелом підвищеної небезпеки є діяльність, пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів [1]. У зв'язку із значним збільшенням ввозу імпортих автомобілів в Україну та збільшенням частки користування приватним легковим автотранспортом на автодорогах країни, гостро постає проблема безпеки на дорогах, саме тому питання забезпечення і контролю безпеки дорожнього руху набуває все більшої актуальності.

Так, відповідно до статистики державної фіскальної служби України кількість автомобільних транспортних засобів, які перетнули митний кордон України в період з 2014 по 2018 роки збільшується в середньому на 18016 тисяч одиниць щороку – з 17342,9 у 2014 р. до 18888,1 у 2017 р., у 2018 році цей показник склав 18006,3 [2], за перший квартал 2019 року кордон вже перетнули 3200,2 тисяч одиниць автомобілів [3]. Згідно із даними державної служби статистики України імпорт автомобілів до нашої країни у порівнянні з попередніми роками збільшився у 2018 році на 106,5%, у січні 2019 року в порівнянні з аналогічним періодом 2018 року цей показник склав 164,3% [4].

Відповідно до ст. 3 Конституції України «Людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю» [5]. Забезпечення збереження життя людини, яка є учасником дорожнього руху, можливе шляхом забезпечення безпеки дорожнього руху, що у порівнянні з країнами Європи є вкрай незадовільним, так як до основних причин виникнення проблеми належать: відсутність головного міжвідомчого органу з безпеки дорожнього руху, а отже, відсутня цілісна система державного управління безпекою дорожнього руху, нечіткий розподіл функцій, наявність конфлікту інтересів, низький рівень інституціональної спроможності органів державної влади щодо аналізу, планування та діяльності у зазначеній сфері; недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху; невизначеність основних напрямів та стандартів безпеки дорожнього

руху; відсутність обґрунтованої економічної оцінки вартості життя, здоров'я та завданої економіці шкоди від дорожньо-транспортних пригод та інше [6].

Згідно із аналізом статистики дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), який був проведений державним підприємством «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П. Шульгіна», по Україні та на автомобільних дорогах державного значення за 2018 рік було скоєно 150120 ДТП, з яких 24294 із постраждалими особами, в яких 3350 осіб загинуло (в середньому 9 осіб за добу) та 30884 осіб травмовано (в середньому 85 осіб за добу) [7; 8].

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. 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 [6].

Відповідно до ст. 52 Закону України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-ХІІ контроль у сфері безпеки дорожнього руху здійснюється Кабінетом Міністрів України, місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, Національною поліцією, іншими спеціально уповноваженими на те державними органами (державний контроль), а також міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади (відомчий контроль) [9].

До повноважень Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху належать: участь у реалізації в межах своїх повноважень державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; забезпечення безпеки дорожнього руху; здійснення контролю за безпекою дорожнього руху під час надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів, у тому числі небезпечних, додержанням законодавства у зазначеній сфері, розробленням і видачею в установленому порядку документів щодо погодження маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів [10] та інші повноваження виконання яких в повній мірі можливо забезпечити лише при налагодженій взаємодії НП із іншими державними органами правопорядку, органами самоврядування, громадськими організаціями.

Враховуючи те, що в Україні сьогодні відсутній головний міжвідомчий орган з безпеки дорожнього руху, а отже, відсутня цілісна система державного управління безпекою дорожнього руху, діяльність органів Національної поліції України у сфері забезпечення і контролю щодо забезпечення безпеки дорожнього руху на даному етапі відіграє важливу роль, оскільки саме на них покладаються обов'язки щодо попередження, запобігання дорожньо-

транспортних пригод, а у разі їх виникнення покладений обов'язок вчиняти заходи щодо їх розв'язання.

Список використаних джерел:

1. Цивільний кодекс України: (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2003, №№ 40-44, ст.356) URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.

2. Спеціальна митна статистика. Окремі показники спеціальної митної статистики переміщення транспортних засобів через митний кордон України за період 2014-2018 років. URL: http://sfs.gov.ua/mytna_statystyka/richni_pokaznyky/322680.html.

3. Спеціальна митна статистика. Окремі показники спеціальної митної статистики переміщення транспортних засобів через митний кордон України за період січень-березень 2018 – 2019 років. URL: http://sfs.gov.ua/mytna_statystyka/express-dovidky/305877.html.

4. Товарна структура зовнішньої торгівлі у січні 2019 року. Державна служба статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/zd/tszt/tsztt_u/tsztt0119_u.htm.

5. Конституція України: відомості Верховної Ради України, 1996, № 30, ст. 141 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр>.

6. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року. Розпорядження КМУ від 14 червня 2017 р. № 481-р. URL:<https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/250145241>.

7. Статистика аварійності за 2018 рік. Державне підприємство «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П.Шульгіна». URL:<http://dorndi.org.ua/ua/statistika-avariynosti-za-2018-rik>.

8. Статистика ДТП в Україні за період с 01.01.2018 по 31.12.2018. Статистика Департаменту патрульної поліції Національної поліції України / Перехід за посиланням: Статистика ДТП в Україні за період с 01.01.2018 по 31.12.2018: ДТП 12-2018. URL:<http://patrol.police.gov.ua/ru/statystyka/>.

9. Закон України «Про дорожній рух»: відомості Верховної Ради (ВВР), 1993, № 31, ст.338 URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.

10. Закон України «Про Національну поліцію»: відомості Верховної Ради (ВВР), 2015, № 40-41, ст.379 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.

Боляк Інга Михайлівна

студентка Одеського фінансово-економічного коледжу Київського національного торговельно-економічного університету, спеціальність 072 «Фінанси, банківська справа та страхування»

Гайдаржи Оксана Ярославівна

викладач дисципліни «Безпека життя» Одеського фінансово-економічного коледжу Київського національного торговельно-економічного університету (науковий керівник)

ЯК ПОВОДИТИ СЕБЕ У РІЗНИХ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОДАХ І ЩО ОЧІКУВАТИ ВІД НИХ?

Ми живемо в бурхливому столітті, де кожний день відбувається щось нове, небезпечне і жахливе. Потрапляючи, в ту чи іншу ситуацію ми часто не знаємо, як себе поводити. Спочатку, звичайно, виникає паніка, підіймається адреналін у крові, ми починаємо повільно думати, навіть задихатися, починаємо плакати, а може й тікати, якщо є змога. Але ми повинні діяти якомога швидше, щоб не втратити свій дорогоцінний час. Перш ніж щось робити ми повинні оцінити ситуацію, тобто зрозуміти, в яку саме аварію ми потрапили і що саме ви повинні робити негайно.

Якщо раптом так вийшло, що ви потрапили в ДТП на велосипеді, перш за все – не панікуйте. Дихайте. Безпосередньо на місці ДТП, дотримуйтеся таким алгоритмом: перевірте свої кінцівки, поворухніть ногами, пальцями, перевірте особа, в цілому – наявність травм. Якщо у вас нічого не болить, це не означає, що нічого не зламано. Якщо ви не можете поворухнутися, не дозволяйте себе рухати, тягати, переміщати або садити. Це може виявитися гірше, ніж якщо ви просто дочекаєтеся швидку. Внутрішні травми не так очевидні, вам можуть нашкодити набагато більше, ніж здається на перший погляд. Якщо ви все-таки можете встати, у вас нічого не болить і немає видимих травм, переконайтеся що друга сторона ДТП залишається на місці події і не намагається втекти. Дочекайтеся, щоб водій заглушив мотор і вийшов з авто, а також не проявляла агресії і не намагалася заподіяти вам фізичну шкоду. Викличте екіпаж поліції, для цього наберіть номер 102. Вкажіть місце і адреса ДТП, кількість постраждалих, види транспортних засобів. Викличте Мотохелпу вони простежать за коректним заповненням протоколів, допоможуть евакуювати ваш велосипед з місця події, а також проконсультують щодо спірних юридичних питань. Збережіть номер в телефонній книзі: 097-900-99-90. Попросіть водія дістати знак аварійної зупинки і позначити місце ДТП в 20 метрах позаду точки зіткнення. Ні в якому разі не чіпайте раму / колесо / вилки / шматки велосипеда, і попросіть водія не переміщати авто. Обов'язково сфотографуйте місце події. Чим більше фото у вас є, тим краще. Це буде відмінним доказом у страхової компанії, а також спростить подачу заяви. Чекайте прибуття екіпажів. Не

сваріться з водієм і не критикуйте його матом. Зверніть увагу на наявність свідків ДТП. Візьміть їх контакти, попросіть дочекатися екіпаж поліції. Обов'язково простежте, щоб екіпаж поліції правильно заповнив протокол.

Перш за все вас цікавлять:

- Ім'я та прізвище водія;
- Номер автомобіля;
- Номер страхового поліса і назва страхової;
- Факт того, що схема ДТП відображає реальний стан справ;
- Вид події (наїзд на велосипедиста).

Обов'язково сфотографуйте протокол з усіх боків, запишіть номер оформляє екіпажу. Після оформлення всіх процедур, заберіть велосипед з місця події.

Ще одне немало важне ДТП – це наїзд на тварин. Так як зараз більшість тварин записані у «Червоній книзі України», цей наїзд є дуже важливим. Наслідки від зіткнення з твариною для автомобіля можуть бути дуже різні – від 1-2 тріщин на бампері, до проломлених решіток радіатора, пом'ятого капота, вибитого лобового скла, травм водія і пасажирів. Зіткнення з великими тваринами (такими як корови, бики, лосі, олені) можуть закінчитися плачевно абсолютно для усіх учасників ДТП. Наслідки від зіткнення з твариною особисто для водія залежать від нервової організації водія, його моральних, етичних, філософських поглядів, і дуже індивідуальні.

Дикі тварини:

Якщо сталося зіткнення на дорозі з великою дикою твариною – результат найчастіше наступний: серйозні uszkodження автомобіля, можливі травми, і – виклик швидкої допомоги, поліції. Тут і далі вважатимемо, що водій і пасажири в результаті зіткнення з твариною не постраждали. Зустріч на дорозі автомобіля з дрібною або середньою дикою твариною, призводить до травми самого тваринного і uszkodження авто. А ось дії водія багато в чому залежать від раніше згаданих чинників – його моральних, етичних, філософських якостей. Отже, слід: зупинитися, перевірити стан тварини. Якщо наслідки зіткнення фатальні – прибрати з дороги. Якщо тварина отримала травми – терміново везти його у ветеринарну клініку. При цьому треба пам'ятати, що навіть цілком мирні домашні тварини від болю і від страху можуть стати небезпечними. Після ветклініки тварину краще всього передати місцевій природоохоронній організації, зоопарку і тому подібне. При цьому непогано – допомогти цій організації матеріально. На жаль, часто люди в такій ситуації навіть не зупиняються...

З іншого боку, якщо в договорі КАСКО був передбачений страховий ризик «дії тварин» (ушкодження МС в результаті дій тварин) – слід викликати страхового комісара і поліцію. Якщо страховки КАСКО немає, а є звичайна «авто громадянка» – виклик поліції і оформлення ДТП можна назвати безглуздою витратою часу, сил і нервових клітин – автомобіль все одно

доведеться ремонтувати самостійно. У будь-якому випадку, треба залишатися людиною.

«Господарські» тварини і юридичні наслідки:

Тут все дещо складніше. Відповідно до Законів України, домашні тварини є приватною власністю, і зіткнення з ними спричиняє за собою юридичні наслідки. Отже, слід: зупинитися, перевірити стан тварини. Якщо наслідки зіткнення фатальні – проявити співчуття до хазяїна, запропонувати допомогу. Якщо тварина отримала травми – разом з хазяїном терміново везти його у ветеринарну клініку, запропонувати свою допомогу і матеріальну підтримку. Треба пам'ятати, що тварина – є приватною власністю (якщо хазяїн зуміє це довести). І тут, відкинувши у бік емоції, треба розглянути декілька варіантів.

Варіант 1. Сторони домовляються полюбовно – водій платить хазяїну тварини, або хазяїн платить за пошкоджений автомобіль, обоє про всяк випадок підписують розписку про відсутність претензій один до одного. На цьому – все.

Варіант 2. Водій має право пред'явити позов по відношенню до власника тварини за знищення або ушкодження особистого майна. Треба пам'ятати, що відповідно до Закону України, вигул собак без поводка і намордника (окрім спеціально відведених місць, якими дорога не є) заборонений. Тому якщо хазяїн вигулював собаку без поводка, і вона кинулася під колеса авто – це пряма провина хазяїна собаки (він порушив правила утримання собак і котів).

Не раз бували випадки, коли водії, рятуючи їжачка (кішку, собаку), що виповз на дорогу, самі втрачали життя, і позбавляли життя інших. Ще додаю: не треба відкладати описану подію в пам'яті. Для заспокоєння совісті можна узяти з вулиці собачку на виховання. Головне – не збивайте більше тварин. І людей теж...

Що роблять в таких випадках в Швейцарії? Перше що роблять – намагаються знайти власника тварини. Якщо це сталося в сільській місцевості – логічно припустити, що нещасна тварина з найближчої ферми. У місті намагаються знайти найближчого ветеринара. Якщо збита дика тварина – необхідно повідомити про це в районну службу охорони тварин і викликати поліцію. Це треба зробити навіть у тому випадку, якщо тварина утекла з місця події: лісники можуть надати йому допомогу, або, навпаки, припинити страждання. Якщо дика тварина загинула в результаті зіткнення – його необхідно перемістити на узбіччя. Якщо збитий птах і ви вирішили підібрати пораненого птаха, то, привізши її додому, треба зв'язатися з орнітологічним центром.

Наїзд на пішохода є дорожньо-транспортною пригодою, тому причетному до нього водієві необхідно зробити наступне: зупинити автомобіль і не рушати з місця. Треба увімкнути аварійну сигналізацію, виставити знак аварійної зупинки. Захистити пішохода від рухомих автомобілів, щоб виключити заподіяння більш серйозної шкоди. Надати першу допомогу потерпілому пішоходу. Викликати швидку медичну допомогу і поліцію за єдиним

телефоном екстреної допомоги 112 або 102. В екстреному випадку надіслати потерпілого на попутному, а якщо це неможливо, доставити на своєму транспортному засобі в найближчу медичну організацію і повернутися до місця події. Якщо в результаті ДТП рух інших транспортних засобів паралізований, попередньо зафіксувати, в тому числі засобами фотозйомки або відеозапису, положення автомобіля по відношенню до потерпілого та об'єктам дорожньої інфраструктури, сліди і предмети, що відносяться до події, прийняти всі можливі заходи до їх збереження і звільнити проїжджу частину. Повідомити в свою страхову компанію про те, що трапилось. Після прибуття на місце ДТП співробітників поліції треба розказати про обставини події. Якщо є відеозапис або фотографії, треба повідомити про це поліцейського. Дочекайтеся результатів експертизи про ступінь тяжкості заподіяної шкоди здоров'ю потерпілого. Якщо потерпілий звернувся за медичною допомогою (був доставлений до лікувального закладу), первинні медичні документи і матеріали, оформлені за фактом ДТП, передаються в судово-медичну установу для встановлення ступеня тяжкості заподіяної шкоди здоров'ю. За результатами проведеної експертизи в залежності від ступеня тяжкості заподіяної шкоди вирішується питання щодо притягнення особи до адміністративної чи кримінальної відповідальності.

Список використаних джерел:

1. ДТП на велосипеді. Що робити? Режим доступу: <https://bikeincity.com.ua/dtp-na-velosipede-chto-delat/>.
2. Які варіанти у водія, якщо він збив на дорозі тварину? Режим доступу: <http://bodyguards.com.ua/extreme-driving/1234-kakie-varianty-u-voditelya-esli-on-sbil-na-doroge-zhivotnoe.html>.
3. Що робити, якщо збив пішохода? Алгоритм дій при ДТП. Режим доступу: <https://juristoff.com/news/jur-kolonka/14223-shcho-robiti-yakshcho-zbiv-pishokhoda-algoritm-diji-pri-dtp>.

Бортнік Анна Євгенівна

учениця 9-А класу Криворізької загальноосвітньої школи I-III ступенів № 90

Руднік Олександр Леонідович

учень 9-А класу Криворізької загальноосвітньої школи I-III ступенів № 90

Гонтар Дмитро Анатолійович

вчитель історії та правознавства Криворізької загальноосвітньої школи I-III ступенів № 90 (науковий керівник)

ПОЛІЦІЯ І БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ОСНОВНІ ПРЕРОГАТИВИ

Актуальність теми та постановка проблеми. Стратегічне значення національного транспортного комплексу пов'язане, передусім, із забезпеченням військово-політичної та економічної безпеки України. Це визначається географічним положенням держави, територією, промисловими потужностями. Зміна геополітичної ситуації і позиціонування України у світовому співтоваристві та на європейському просторі як правової держави висувають нові вимоги до її транспортного комплексу. Транспортні мережі, які визначалися раніше лише як інструмент для внутрішніх і зовнішніх вантажних і пасажирських перевезень, потребують принципово нового підходу до визначення їх ролі і місця в забезпеченні цілісності й непорушності кордонів, єдиного економічного простору, конструктивного вбудовування в глобальну економіку і глобальну систему безпеки. Теоретичні та методологічні основи побудови моделей транспортної безпеки об'єднано спільними методологічними засадами, орієнтованими на механізми реалізації масштабних програм і проєктів, з урахуванням довгострокових наслідків їх реалізації для національної безпеки України. У цьому аспекті забезпечення безпеки дорожнього руху є одним з головних завдань поточного етапу розвитку України [3, с. 30].

Результати дослідження. Діяльність учасників дорожнього руху спрямована на реалізацію насущної суспільної потреби в просторовому переміщенні людей, предметів, засобів і продуктів їх праці в межах свободи пересування, в тому числі за допомогою транспортного засобу. При цьому, як уявляється, основним критерієм, що визначає якість задоволення вказаної вище потреби, є витрати часу. Натомість, будь-яка зупинка пов'язана з певною втратою часу, тобто обмеженням свободи водіїв щодо реалізації їхнього права на вільне пересування у визначений проміжок часу, що, в свою чергу, зумовлює закріплення вичерпного переліку підстав зупинки транспортного засобу [2, с. 50].

Поліцейський може зупиняти транспортні засоби у разі: 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 в 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 закріплення вантажу на транспортному засобі створює небезпеку для інших учасників дорожнього руху; 9) порушення порядку визначення і використання на транспортному засобі спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв.

Поліцейський зобов'язаний поінформувати водія про конкретну причину зупинення ним транспортного засобу з детальним описом підстави зупинки [1, с. 44].

В умовах реформування транспортної інфраструктури держави доцільно вводити адміністративно-правовий режим у сфері дорожнього руху. На наш погляд, адміністративно-правовий режим у сфері дорожнього руху становить встановлену законодавством модель належної поведінки громадян, юридичних і посадових осіб, а також порядок реалізації ними своїх прав і повноважень у сфері дорожнього руху в інтересах безпеки, з одного боку, і виконання функціональних обов'язків – з іншого. Адміністративно-правовий режим забезпечується існуванням не тільки спеціальних правил, що передбачають детальну регламентацію діяльності суб'єктів і об'єктів управління, але й механізму державного нагляду і контролю за його дотриманням. При цьому адміністративно-правовий режим виступає предметом правоохоронної діяльності, визначає зміст її адміністративної правосуб'єктності [3, с. 32].

Положення про Патрульну службу Національної поліції не зовсім узгоджується з Законами України «Про дорожній рух» і «Про автомобільний транспорт» щодо обсягу контрольно-наглядової діяльності, не проводячи межі між контролем і наглядом, де це необхідно. За системним підходом обов'язки патрульної служби Національної поліції доцільно визначити за видами діяльності: наглядової; контрольної; дозвільної; адміністративно-юрисдикційної; кримінально-процесуальної; оперативно-розшукової; з організації управління процесом дорожнього руху; з охорони громадської та особистої безпеки; пропаганди тощо.

Нині патрульну службу характеризують як основну правоохоронну службу. У нормативних актах передбачено повноваження щодо застосування заходів адміністративного примусу і адміністративно-юрисдикційного характеру. В основу її функціонування покладено повсякденний адміністративний нагляд у поєднанні з оперативним реагуванням, об'єктами

яких є процес дорожнього руху та поведінка його учасників, інші чинники, що впливають на безпеку та безперервність дорожнього руху. Методами позитивного впливу є попереджувальні (не тільки відносно порушень учасників дорожнього руху, але й усіх обставин, що негативно впливають або які не сприяють безпеці дорожнього руху), а також методи організації процесу дорожнього руху та безпосереднього управління ним.

Використання патрульною службою Національної поліції контрольних повноважень необхідно дозволити лише у виняткових випадках, із зазначенням в акті законодавчого рівня вичерпного переліку підстав і встановленням процедури їх застосування. До обов'язкових об'єктів нагляду ввести всі чинники, які впливають на безпеку дорожнього руху та матеріальні об'єкти вулично-дорожньої мережі.

З цих позицій необхідно переглянути повноваження патрульної служби Національної поліції з надання управлінського впливу на процес дорожнього руху, включаючи встановлення заборон під загрозою застосування жорстких заходів покарання в разі його негативного впливу на цю сферу суспільних відносин. Однак, у законодавчих нормах це повинно бути відображено як основні елементи адміністративної правосуб'єктності патрульної служби [3, с. 34].

Висновки. Концептуальний юридичний підхід визначає ефективну транспортну систему України, з одного боку, як основний елемент інфраструктури сьогодення і майбутнього зростання економіки країни, її безпечного розвитку; з іншого боку, як чинник внутрішніх інтеграційних зв'язків. Сьогодні тільки поганий стан шосейних доріг, а часом їх відсутність, є серйозним гальмом соціально-економічного розвитку. Щорічні економічні втрати в Україні від незадовільного стану доріг та дорожньо-транспортних пригод складають понад 3% ВВП (на всю оборону витрачається 2,7 %). Мобільність, рухливість населення України – майже в 2,5 разу нижча, ніж у країнах Європейського Союзу. Істотним чинником скорочення витрат має стати ефективна діяльність органів виконавчої влади, зокрема підрозділів Національної поліції. [3, с. 35].

Список використаних джерел:

1. Адміністративна діяльність Національної поліції: [Навчальний посібник для підготовки до іспиту] / За ред. Кулікова В.А. – К.: Освіта України, 2016. – 230 с.
2. Адміністративна діяльність поліції у питаннях та відповідях: [Навчальний посібник] / За заг. ред. О. М. Бандурки. – Х.: ХНУВС, 2017. – 242 с.
3. Бортник Н.П., Єсимов С.С. Проблеми нормативно-правового регулювання діяльності Національної поліції у сфері безпеки дорожнього руху / Н.П. Бортник, С.С.Єсимов // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». – 2016. – № 837(6). – С. 29 – 35.

Бурукова Марія Віталіївна

студентка Одеського фінансово-економічного коледжу Київського національного торговельно-економічного університету, спеціальність 072 «Фінанси, банківська справа та страхування»

Гайдаржи Оксана Ярославівна

викладач дисципліни «Безпека життя» Одеського фінансово-економічного коледжу Київського національного торговельно-економічного університету (науковий керівник)

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

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.

Протягом останніх п'яти років в Україні загострилася проблема безпеки дорожнього руху. Спостерігається тенденція до стрімкого погіршення ситуації, що потребує невідкладного вжиття заходів реагування [1].

В Україні відношення кількості загиблих у ДТП у 7 разів більше ніж в ЄС і США і у 10 разів більше ніж у Японії. Кількість загиблих на 1 млрд. автомобіле-кілометрів в Україні – 97, в Німеччині – 14 (у 7 разів менша), в Швеції – 8 (у 12 разів менша). Тяжкість наслідків ДТП в Україні в 1,5–5 разів вища. Ймовірність нашим громадянам потрапити в дорожньо-транспортну пригоду зі смертельним наслідком в Україні у п'ять разів вища, ніж у західноєвропейських країнах [2].



Як свідчать результати загальноукраїнського опитування громадян, незадовільною ситуацією з безпекою на дорогах в Україні вважають 69% пішоходів та 76% водіїв.

Серед параметрів, що визначили таку низьку оцінку, перше місце зайняв стан вітчизняних доріг. Далі респонденти висловили невдоволеність розташуванням дорожніх знаків, світлофорів та дорожньої розмітки, низькою культурою водіння та безкарністю порушників правил дорожнього руху.

Найбільш небезпечним фактором ризику на дорозі респонденти назвали людський чинник, а саме: перевищення швидкості водієм, водіння у нетверезому стані та користування за кермом мобільним телефоном. Більшість громадян України вважають за необхідне прийняття єдиної державної комплексної програми з підвищення рівня безпеки дорожнього руху та підтримують ідею щодо особистого контролю Президента України та його Адміністрації за станом безпеки дорожнього руху в країні.

Також основними причинами недостатнього рівня забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні є:

- недостатність фінансування заходів, спрямованих на зниження рівня аварійності на дорогах, та відсутність системних підходів до проведення аналізу ефективності фінансування таких заходів [1];

- низький рівень використання сучасних методів підготовки та підвищення кваліфікації водіїв, навчання правил дорожнього руху громадян;

- недостатня ефективність системи організаційно-планувальних та інженерних заходів, спрямованих на вдосконалення організації руху транспорту та пішоходів, створення безпечних умов руху;

Отже, безпеку дорожнього руху в сучасних умовах треба розглядати як одну з найголовніших цілей і невід'ємну умову діяльності людей, соціальних груп, суспільств, держав і світового співтовариства [2].

На сучасному етапі розвитку держави проголошено, що права людини – найвища цінність. При цьому не просто права, а його життя і здоров'я, що немало важливо для осіб, які беруть участь у дорожньому русі. Крім того, повинні бути дотримані інтереси суспільства і держави при забезпеченні безпеки дорожнього руху, а також збережено майно учасників дорожнього руху. Саме тому розробляються і проводяться заходи щодо підвищення безпеки на дорогах.

На мою думку для поліпшення ситуації передбачені наступні завдання:

1. Збереження status quo та поступова ліквідація недопрацювань.

Цей варіант означає відсутність змін у підходах у державній політиці, потрібно просто почати якісніше виконувати те, що вже передбачено. Скажімо, Національна поліція або МВС можуть нарешті розробити і побудувати систему автоматичної фіксації порушень правил руху, парламент може збільшити міру відповідальності за небезпечні порушення, уряд може повернути проведення обов'язкового технічного контролю, Міністерство охорони здоров'я може покращувати швидкість та якість надання невідкладної допомоги [4].

2. Формування у дітей навичок безпечної поведінки на дорогах.

3. Збільшення камер фото і відео фіксації порушень.

4. Поліпшення дорожнього освітлення та впровадження інтелектуальних систем управління рухом.

5. Закупівля шкільних автобусів (з метою боротьби з дитячою смертністю).

6. Створення нового виконавчого органу з безпеки руху.

Цей варіант передбачає створення нового центрального органу виконавчої влади, наприклад у статусі Інспекції. Такий орган міг би отримати від інших органів повноваження з розробки державної політики і стандартів у сфері безпечних доріг, безпечних автомобілів, навчання водіїв, а також функції контролю за виконанням цих норм та накладання санкцій за невиконання [4].

Виконати представлені завдання, досягнувши результату або хоча б знизити тяжкість наслідків ДТП, можливо, за умови неухильного дотримання норм і правил, передбачених для учасників дорожнього руху [3].

Таким чином, профілактичні заходи поліпшення безпеки дорожнього руху покликані зменшувати не тільки стан аварійності та травматизму на дорогах, а й поліпшення в цілому життя громадян і підвищення культури учасників дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Степанов О.В. Проблеми та перспективи забезпечення безпеки дорожнього руху. - ХНАДУ, Україна // Електронний ресурс // Режим доступу: [http://www.rusnauka.com/9_SNP_2015/Tecnic/4_189442.doc.htm]

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

3. Григор'єва М. Р., Манжукова О. А. Основні заходи, спрямовані на підвищення безпеки дорожнього руху // II міжнародна наукова конференція «Актуальні питання юридичних наук» – 2015 // Електронний ресурс – Режим доступу: [<https://moluch.ru/conf/law/archive/140/7204/>]

4. Загреба В. Якою має бути державна політика щодо безпеки дорожнього руху в Україні? Європейський інформаційно-дослідницький центр // Режим доступу: <http://euinfocenter.rada.gov.ua/uploads>

Василевська Анастасія Володимирівна

студент відокремленого підрозділу «Брянківський коледж Луганського національного університету імені Тараса Шевченка»

Черемісова Тетяна Вікторівна

*викладач економічних дисциплін відокремленого підрозділу «Брянківський коледж Луганського національного університету імені Тараса Шевченка»
(науковий керівник)*

РОЛЬ І ВПЛИВ ДЕРЖАВНИХ ОРГАНІВ НА БЕЗПЕКУ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

Забезпечення безпеки дорожнього руху є однією з загальних проблем кожної держави. Безпечно та раціонально організований дорожній рух є необхідною передумовою не лише економічного та соціального розвитку суспільства, але й фактором безпеки життя та здоров'я громадян. Про це свідчить сумна статистика, відповідно до якої протягом десяти місяців 2018 року в Україні у середньому 10 людей на добу гинуло у дорожньо-транспортних пригодах, а 100-150 – отримували травми різних ступенів тяжкості.

Розвиток техніки, збільшення кількості транспортних засобів на дорогах потребує комплексного підходу до проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху з боку держави в цілому та органів державної влади, зокрема. Проблемам ролі державних органів у забезпеченні безпеки дорожнього руху присвячена значна кількість наукових досліджень, які були проведені ще до реформ правоохоронної системи та формування Національної поліції. Відповідно, назріла необхідність нового погляду на дану наукову проблему з урахуванням організаційних змін, що відбулися.

Забезпечення безпеки дорожнього руху є комплексним завданням, що реалізується цілою низкою органів державної влади, місцевого самоврядування, громадськими організаціями та окремими учасниками дорожнього руху. Так, Європейська конференція міністрів транспорту 26 квітня 2002 року визначила три рівні проблем безпеки дорожнього руху.

Проблеми першого рівня – це проблеми, очевидні при поверхневому аналізі дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП): порушення водіями або іншими учасниками дорожнього руху існуючих правил дорожнього руху (швидкість руху, нетверезий стан, ігнорування вимог дорожніх знаків тощо); невідповідність доріг або технічних засобів регулювання дорожнього руху технічним нормам, правилам, стандартам; недостатня розвиненість служб порятунку й медичної допомоги потерпілим при ДТП.

Проблеми другого рівня – це більш глибокий аналіз проблем першого рівня: неясність, нелогічність й суперечливість законодавства (Правил дорожнього руху); відсутність системного контролю за учасниками дорожнього руху, фізичним та психологічним станом водіїв; недостатній контроль стану

доріг та транспортних засобів стосовно їх відповідності вимогам безпеки; незадовільний рівень навчання водіїв і проведення іспитів для отримання права керування транспортними засобами.

Проблеми третього рівня – недостатнє розуміння проблем безпеки дорожнього руху посадовими особами, що ухвалюють рішення на державному рівні; незадовільність, примітивність й неточність існуючих цільових програм та заходів з підвищення безпеки дорожнього руху; неефективність розподілу повноважень, ресурсів та відповідальності між органами влади. Без вирішення проблем цього рівня неможливо вирішити проблеми першого та другого рівнів [6, с. 13-15].

У зв'язку з цим організація дорожнього руху має включати таку сукупність заходів, як вивчення стану дорожнього руху на основі використання відповідних методів і технічних засобів; оцінка відповідності організації дорожнього руху встановленим вимогам і визначення необхідності внесення змін у встановлений порядок дорожнього руху з метою його вдосконалення; підготовка і ухвалення правових актів, що юридично оформлюють зміни в порядку дорожнього руху; підготовка завдань на монтажні роботи та інші технологічні операції з технічними засобами організації дорожнього руху відповідно до затвердженої документації; здійснення робіт з оснащення вулично-дорожньої мережі технічними засобами організації дорожнього руху; контроль якості робіт і приймання підготовлених об'єктів в експлуатацію [7, с. 40].

Стаття 3 Закону України «Про дорожній рух» встановлює, що державне управління у сфері дорожнього руху та його безпеки здійснюється Кабінетом Міністрів України, спеціально уповноваженими на це центральними органами виконавчої влади, органами виконавчої влади в Автономній Республіці Крим, місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування. Звернемо увагу, що у даному випадку законодавець об'єднує поняття «державне управління у сфері дорожнього руху» та «державне управління у сфері безпеки дорожнього руху», не виділяючи окремої групи суб'єктів управління в останній сфері [9].

Аналіз нормативно-правових актів дозволяє виділити низку органів державної влади, у функціях яких забезпечення безпеки дорожнього руху посідає суттєве місце. Так, до компетенції Кабінету Міністрів України у сфері дорожнього руху належать: підготовка проектів законів, правил дорожнього руху інших нормативних актів з питань дорожнього руху та його безпеки, а також відповідальності за їх порушення на території України; розробка і затвердження державних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах, вимог екологічної безпеки, та інше.

Міністерство інфраструктури України є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику, у тому числі, у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, міському

електричному, залізничному, морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства) [10]. З цією метою міністерство:

- узагальнює практику застосування законодавства з питань, що належать до його компетенції, розробляє пропозиції щодо вдосконалення законодавчих актів, актів Президента України, Кабінету Міністрів України та в установленому порядку вносить їх на розгляд Кабінету Міністрів України;
- розробляє проекти законів та інших нормативно-правових актів з питань, що належать до його компетенції;
- погоджує проекти законів, інших актів законодавства, які надходять на погодження від інших міністерств та центральних органів виконавчої влади [9].

Також, низка завдань у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху покладені і на Міністерство охорони здоров'я України. Норми Закону України «Про дорожній рух» прямо виділяють завдання Міністерства охорони здоров'я України у сфері забезпечення дорожнього руху. Зокрема, це визначення переліку медичних протипоказань (захворювань і вад), за наявності яких особа не може бути допущена до керування (ч. 3 ст. 15), визначення періодичності медичних оглядів водіїв, порядку їх проведення і направлення водіїв на позачергові огляди (ст. 45), затвердження планів організації забезпечення потерпілих під час дорожньо-транспортних пригод екстреною медичною допомогою (ч. 1 ст. 47) тощо [9].

Але, особливе місце у забезпеченні безпеки дорожнього руху займають Міністерство внутрішніх справ України та органи Національної поліції України. Доцільно буде нагадати, що Державна автомобільна інспекція України, яка функціонувала у складі МВС України до його реформування, належала саме до суб'єктів державного управління безпекою дорожнього руху у вузькому розумінні [11, с. 7].

Так, функції Департаменту Державної автомобільної інспекції були частково передані Управлінню безпеки дорожнього руху, частково – Департаменту патрульної поліції.

Підсумовуючи, можна вказати на невідповідність нинішнього стану закріплення повноважень органів державної влади у сфері забезпечення дорожнього руху вимогам часу та своєчасність законодавчих ініціатив у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

На мою думку відсутність чіткого законодавчого розмежування та спеціалізації центральних органів виконавчої влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є негативним фактором. На сьогоднішньому етапі доцільним видається створення єдиного органу з координації діяльності органів державної влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Отож, подібний крок сприятиме комплексному вирішенню проблем у даній сфері. Це особливо актуально, враховуючи суттєві зміни в безпосередній організації забезпечення безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Сопільник Л.І. Розвиток теорії та засад формування нормативної бази безпеки дорожнього руху: Автореф. дис. д-ра техн. наук: 05.01.02 / Л.І. Сопільник ; Нац. ун-т «Львів. політехн.». – Л., 2002. – 32 с.
2. Муцко В.Ф. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в Україні: автореф. дис. канд. юрид. наук : 12.00.07 / В. Ф. Муцко ; Нац. ун-т біоресурсів і природокористування України. – К., 2011. – 18 с.
3. Собакаръ А. Правові та організаційні проблеми забезпечення безпечного стану дорожніх умов в Україні / Андрій Собакаръ // Вісник Академії управління МВС. – 2010. – № 2 (14). – С. 37-46.
4. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 № 3353-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.
5. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України : постанова Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 640 // Офіційний вісник України. – 2015. – № 54. – С. 82.
6. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII // Офіційний вісник України від 18.08.2015 – 2015. – № 63. – С. 33.

Венгер Альбіна Сергіївна

аспірант кафедри організації і безпеки дорожнього руху Харківського національного автомобільно-дорожнього університету

Степанов Олексій Вікторович

доцент кафедри організації і безпеки дорожнього руху Харківського національного автомобільно-дорожнього університету, кандидат технічних наук, доцент

Волобуєва Тетяна Вячеславівна

доцент кафедри машинобудування Одеської державної академії будівництва і архітектури, кандидат технічних наук, доцент

ОЦІНКА ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІВ ДЕРЖАВНОЇ ВЛАДИ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

В Україні рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод (ДТП) є одним з найвищих в Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій. За останні шість років в Україні зареєстровано близько 170,8 тис. дорожньо-транспортних пригод з постраждалими, у яких загинуло 26,7 тисяч та травмовано 210,4 тисяч осіб. Особливо тривожним є те, що понад 42,6 відсотка загиблих у ДТП – пішоходи та велосипедисти. Велике

занепокоєння викликає те, що за останній період на дорогах України загинуло 1,4 тисяч дітей віком до 18 років [1].

Основними причинами виникнення даних проблем є:

1. Відсутність головного міжвідомчого органу з безпеки дорожнього руху, а отже, відсутня цілісна система державного управління безпекою дорожнього руху, нечіткий розподіл функцій, наявність конфлікту інтересів, низький рівень інституціональної спроможності органів державної влади щодо аналізу, планування та діяльності у зазначеній сфері [1].

В Україні діє неефективна та застаріла адміністративна система управління безпекою дорожнього руху. З початком поліцейської реформи, відколи у 2015-му році ДАІ було ліквідовано, ні МВС, ні Національну поліцію вже не можна навіть формально вважати органами, відповідальними за державну політику у сфері безпеки руху. По суті, безпека доріг в Україні станом на сьогодні – це проблема, за яку несуть відповідальність одночасно багато відомств, або, іншими словами, відповідальність не несе ніхто.

2. Недосконалість системи збору інформації про дорожньо-транспортні пригоди, її обробки, дослідження та аналізу [1]. В Україні для оцінки ситуації в безпеці руху та відстежування змін використовується статистика ДТП, тобто так звані «остаточні індикатори»: кількість ДТП; кількість ДТП з потерпілими; кількість загиблих; кількість травмованих. Стандартною рекомендованою практикою Європейського Союзу є збір та аналіз не лише остаточних індикаторів, а й проміжних, або так званих «факторів ризику». Це чинники, які корелюють з остаточними індикаторами, і отже, впливаючи на які, можна впливати на кількість та тяжкість ДТП: керування у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння; рівень користування захисними приладами; швидкість руху; денні ходові вогні; рівень пасивної безпеки автомобільного парку; швидкість та якість екстреної допомоги. Дані про фактори ризику українські державні органи не збирають взагалі. І навіть з офіційною статистикою ДТП є серйозні проблеми [2].

Дослідники та активісти не один раз звертали увагу і висловлювали аргументовані припущення, що офіційна статистика занижує кількість загиблих у ДТП. Однією з причин такого явища може бути відсутність порядку обліку ДТП – діючий раніше порядок (Постанова КМУ № 538 від 30 червня 2005 р.) втратив чинність у березні 2016 року, а новий не був затверджений.

Неадекватна повнота даних – поліція не збирає багато даних на місці ДТП, які є важливими для аналізу і оцінки. Наприклад, не записуються точні дані про розташування ДТП (координати); деталізація інформації про тип ДТП є недостатньою: окрім «зіткнення», важливо розуміти тип/сценарій зіткнення (фронтальне, бічне, заднє, під кутом), і це стосується також інших типів ДТП (наїзд на пішохода, наприклад США мають 12 підкатегорій); не фіксується інформація про користування чи не користування ременями безпеки серед учасників ДТП та про спрацювання подушок безпеки; не вноситься інформація про офіційно діючий ліміт швидкості на ділянці, де сталося кожне ДТП; не записується інформація про розміщення кожної потерпілої особи в

транспортному засобі. Обсяг інформації, що збирається на місці ДТП, суттєво відстає від стандартів Європейського Союзу [2].

Навіть ті дані, що збираються і є в розпорядженні поліції, зазнають обмеженого використання і приносять мало суспільної користі. Дані публікуються лише в узагальненому вигляді, статистичний аналіз, який публікується, дуже поверхневий і малоінформативний (порівняння кожного показника з минулим періодом).

3. Низький рівень підготовки водіїв та відсутність механізму здійснення ефективного контролю за діяльністю автошкіл. Рівень підготовки водіїв в Україні є низьким. У звіті проекту Європейського Союзу зазначено, що система навчання і видачі водійських посвідчень в Україні є недієвою та корумпованою на всіх рівнях. Стандарти і практики водійського навчання в Україні самі по собі є застарілими та малоефективними з точки зору зниження ризику ДТП. За даними Національної поліції, «молоді» воді з досвідом менше 2 років, кількість яких складає близько 5% від усіх, відповідальні за 22% ДТП, що сталися з вини водіїв. Ці ДТП призвели до 15% смертельних випадків та 22,7% випадків травмування за рік. У пересічній автошколі майбутній водій отримує багато теорії про будову автомобілів, але не одержує багатьох знань і навичок, які потрібні, щоб бути безпечним учасником руху. Наприклад, до них належать навички з визначення безпечної дистанції, навички безпечного гальмування, поведіння біля велосипедистів. Такий низький рівень компетенції багатьох вчителів має пояснення, адже ці люди не проходять спеціального навчання, сертифікації чи підвищення кваліфікації. В Україні взагалі відсутні випробувані і затверджені програми навчання викладачів водійської майстерності.

4. Недосконалість порядку здійснення контролю за виконанням законодавства в частині дотримання правил дорожнього руху, особливо щодо осіб, які керують транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння та перевищують швидкість [1].

В Україні повністю відсутній контроль швидкості і відсутня практика накладання покарань за перевищення швидкості. Системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху не існує, а Національна поліція припинила практику контролю швидкості ручними приладами вимірювання швидкості (радарми), яка існувала до поліцейської реформи. Таку ситуацію можна вважати катастрофою в державній політиці, адже швидкість є найбільшим фактором ризику, що призводить до лівової частки ДТП, смертей та травматизму. Слабкість або відсутність поліцейського контролю поза великими містами. Патрульна поліція обслуговує лише 28 міст України, в яких проживає близько 14 мільйонів громадян (33% населення). Крім того, статистично відомо, що в обласних центрах стається значно менше ДТП, ніж в областях, – середнє співвідношення складає 35%. Малоефективні тактики виявлення нетверезих водіїв. Міжнародно визнаним дієвим засобом виявлення нетверезих водіїв є випадкова перевірка, яка передбачає зупинку автомобілів за певним алгоритмом і перевірку кожного водія. Така практика відсутня в Україні, планів з її запровадження немає. Поліція України робить перевірку на

предмет вживання алкоголю, лише коли у водія є ознаки алкогольного сп'яніння, а виявити ці ознаки офіцер може лише у двох випадках: участі водія в ДТП; вчинення водієм порушення Правил дорожнього руху, яке стало причиною зупинки транспортного засобу. Така ситуація значно знижує загрозу виявлення для водіїв, які полюбляють їздити після вживання алкоголю, а тому не є стримуючим фактором.

5. Відсутність ефективної системи сповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та екстреної допомоги постраждалим унаслідок дорожньо-транспортних пригод [1].

Організація забезпечення потерпілих під час дорожньо-транспортних пригод екстреною медичною допомогою здійснюється відповідно до Законів України «Про екстрену медичну допомогу» та «Про дорожній рух». Норматив прибуття бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги до пацієнта складає 10 хвилин у межах міста і 20 хвилин поза межами міст, однак у деяких випадках він може збільшуватись до 20 і 30 хвилин відповідно (несприятлива погода, поганий стан доріг). Нормативи прибуття на місце ДТП є занадто високими – очікування 20–30 хвилин для багатьох жертв аварій є критичним. Багато людей помирають від крововтрати чи інших причин, не дочекавшись допомоги. Крім того, навіть ці нормативи часом не дотримуються, особливо в сільській місцевості. Точних даних з цього приводу у державній статистиці знайти не вдалося. Якість надання послуг, коли медики таки прибувають на місце ДТП, в переважній більшості випадків є базовою, і зводиться до транспортування потерпілих (або їхніх тіл) до медичного закладу. Технічні можливості та людські ресурси, щоб надавати фахову невідкладну медичну допомогу на місці ДТП та під час переміщення до лікарні, часто відсутні. Лише незначна частка автомобілів швидкої допомоги в Україні мають таку можливість, і вони переважно обслуговують міста-мільйонники.

Враховуючи всі перелічені проблеми необхідне створення нового центрального органу виконавчої влади. Такий орган міг би отримати повноваження з розробки державної політики і стандартів у сфері безпечних доріг, безпечних автомобілів, навчання водіїв, а також функції контролю за виконанням цих норм та накладання санкцій за невиконання. Цей орган мав би взяти під опіку якість роботи автошкіл, створити та контролювати систему підготовки інструкторів з водіння, систему камер автоматичної фіксації, проводив би реалізацію державної політики у сфері безпеки руху, підготовку проектів законів та інших нормативно-правових актів, розробку та визначення єдиного порядку організації дорожнього руху та його безпеки, перевірку і погодження норм будівництва доріг та безпеки транспорту.

Список використаних джерел:

1. «План заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року» від 14 червня 2017 р.
2. WHO, Global status report on road safety, 2018 у.

Веснін Артем В'ячеславович

доцент кафедри автомобільного транспорту Криворізького технічного університету, кандидат технічних наук, доцент

Остапчук Данило Костянтинівич

студент Криворізького технічного університету

ДОСЛІДЖЕННЯ ДОЦІЛЬНОСТІ ЗАМІНИ ШТАТНИХ ДЖЕРЕЛ СВІТЛА ФАР ГОЛОВНОГО ОСВІТЛЕННЯ АВТОМОБІЛІВ НА АЛЬТЕРНАТИВНІ

Парк автомобілів в нашій країні за останні роки, сильно змінився й розширився. Постійно збільшується кількість автомобілів закордонного виробництва, як нових так і тих, що були у вжитку, та в незалежності від марки чи моделі їх агрегати і системи мають певні особливості будови та принципи функціонування і відповідно до цього потребують специфічного обслуговування. Так як, будь-яка несправність, що змінює функціональні властивості будь-якого агрегату чи системи машини, робить транспортний засіб небезпечним стосовно інших учасників дорожнього руху.

Однією з головних систем забезпечення безпеки руху транспортного засобу є система освітлення та світлової сигналізації. Вона призначена для освітлення дороги, передачі інформації про габаритні розміри автомобіля, передбачуваному або чиненому маневрі, для освітлення номерного знака, кабіни, салону, контрольно-вимірювальних приладів, багажника, підкапотного простору й т.д. Від стану, функціонування й характеристик світлових приладів залежить безпека водіння автомобіля, як безпосередньо для власника так і для зустрічних водіїв і оточуючих транспортних засобів та пішоходів особливо в темний час доби. Провівши відносно не складні теоретичні розрахунки не важко переконається в тому, що при швидкості руху 90 км/год, за одну секунду автомобіль проїжджає приблизно 25 м. А згідно існуючих вимог границя світлової плями ближнього світла перебуває на відстані 50..75 м від автомобіля. Таким чином, можна зробити висновок, що чітко видима ділянка на сухій дорозі при справній машині буде подолана автомобілем за 2 сек. На сухій дорозі влітку з ідеальною гальмовою системою й новими покриттями, гальмовий шлях середньостатистичного легкового автомобіля гольф-класу, коливається в районі 37..45 м. Але це в ідеальному випадку! А якщо врахувати всілякі негативні компоненти – ожеледь, дощ, неповноцінний зір, темна перешкода, а водій перемикав в цей момент радіо або відволікся на телефонний дзвінок... Тому якщо в контрольній точці раптом не буде світла, або його буде недостатньо, то навіть при ідеальних розкладах, шанс встигнути зупинитися, майже виключений.

При тривалій експлуатації, навіть у випадку точного виконання правил технічного обслуговування освітлювальних приладів головного світла автомобілів, змінюються оптичні властивості розсіювачів. Вони піддаються

впливу твердих часток і сонячних променів. Відносно м'які розсіювачі із пластмаси покриваються мікрозападинами й густою мережею подряпин, барвники вицвітають, у розсіювача змінюється кольори й збільшується коефіцієнт пропусцення. Розсіювач може втратити форму при перегріві, якщо розсіювач із пластмаси занадто забруднено, а фара працює тривалий час працює під час стоянки автомобіля. При наявності на кольоровому розсіювачі сколів або тріщин сигнал світлового приладу сприймається двоколірним, білий колір може придушити основні кольори сигналу, спотворити передану інформацію й підсилити сліпучу дію світлового приладу. Як привило таке трапляється років через п'ять експлуатації автомобіля (а буває, що й раніше) ефективність головного світла помітно просідає. У віці семи років автомобілі деяких виробників і зовсім «сліпнуть», а їх власники вдаються до усякого роду «тюннінгу» з заміною джерел світла на альтернативні ксенонові й світлодіодні, встановлення лінз, полірування розсіювачів і т.п. Так як, заміна фари в зборі на сучасному автомобілі рішення для достатньо забезпечених власників. До того ж, в останні роки на ринку автомобільних запчастин в Україні з'явилась велика кількість світлодіодних джерел світла, які майже безпроблемно можуть встановлюватись в фарах головного світла та за висновками виробників, цілком відповідають жорстким вимогам світлорозподілу.

Грунтуючись на розглянутому можна стверджувати, що визначення відповідності параметрів світлорозподілу альтернативних джерел світла та доцільності їх встановлення в фари головної оптики автомобіля, є досить актуальним питанням для проведення досліджень. Крім того, враховуючи вище означене, можливо стверджувати, що чітке розуміння об'ємів нових розробок, тенденцій розвитку та роботи сучасних автомобільних електронних систем будь якої спрямованості, а у даному випадку системи освітлення, є одною з найголовніших компетенцій, якими повинен володіти сьогоденний фахівець з автомобільного транспорту.

Метою роботи було дослідження відповідності параметрів світлорозподілу альтернативних джерел світла представлених у свобідному продажі на ринку України та доцільності їх встановлення в фари головної оптики автомобілів.

Об'єктом дослідження являвся процес роботи та основні світлотехнічні параметри альтернативних джерел світла при їх застосуванні в фарах головної оптики автомобілів.

Як предмет для досліджень була прийнята вибірка альтернативних джерел світла (світлодіодних), які призначені для застосування у найбільш розповсюджених світлових пристроях головної оптики автомобільного парку України, а саме з цоколями Н 4, Н 7. Для комплексу досліджень відібрано від одного до двох зразків кожного виду, в залежності від кількості моделей представлених на ринку України, що загалом склало тринадцять комплектів світлодіодних джерел світла дев'ятьох найпопулярніших виробників.

У ході проведення досліджень були виконані такі завдання: проведений аналіз специфіки будови, роботи та вимог до основних світлотехнічних

параметрів світлових приладів автотранспортної техніки; встановлений перелік виробників та торгівельних марок найбільш затребуваних альтернативних джерел світла, що представлені для вільного продажу на ринку України; сформульована загальна методика досліджень та встановлення відповідності світлотехнічних параметрів для альтернативних джерел світла; проведені лабораторні випробування відібраних зразків альтернативних джерел світла та систематизовані отримані результати; встановлена відповідність основних світлотехнічних параметрів обраних альтернативних джерел світла існуючим технічним вимогам.

У роботі використано комплексний метод досліджень, що включає наукове узагальнення й аналіз літературних джерел; лабораторні дослідження та метод морфологічного аналізу, який дозволяє провести синтез і аналіз отриманих результатів.

Отримані результати виконання роботи полягають у наступному: обґрунтовано необхідність проведення періодичних досліджень спрямованих на визначення відповідності параметрів світлових приладів з альтернативними джерелами світла діючим світлотехнічним вимогам; сформовано загальну методику досліджень для встановлення відповідності світлотехнічних параметрів альтернативних джерел світла; встановлено реальні значення освітленості контрольних точок лабораторного екрану при заміні штатного джерела світла з цоколями Н 4, Н 7 на світлодіодні; встановлені світлотехнічні параметри фар головної оптики автомобілів обладнаних альтернативними джерелами світла з цоколями Н 4, Н 7; обґрунтовано невідповідність світлотехнічних характеристик фар головного освітлення автомобілів встановленим вимогам, при заміні штатного джерела світла на альтернативні – світлодіодні; доведено недоцільність використання альтернативних джерел світла в освітлювальних приладах призначених під використання ламп розжарення.

Головним висновком є те, що для фар, розроблених під галогенові лампи Н 4 та Н 7, слід використовувати тільки відповідні лампи розжарення – Н 4 потужністю 60/55 Вт та Н 7 потужністю 55 Вт.

Альтернативні світлодіодні джерела світла, адаптовані під цоколь галогенової лампи, залежно від потужності дають тьмяне світло або, навпаки, засліплюють зустрічних водіїв, тому що конструктивно фара спроектована під використання ламп розжарювання та не в змозі сформувати спрямований пучок світла від альтернативного джерела. Таким чином, розмовляти про доцільність заміни штатних джерел світла фар на альтернативні – світлодіодні, а тим більше застосовувати їх у фарах головного освітлення, які для цього не призначені немає ніякого сенсу так, як світлорозподіл такої фари не відповідає встановленим вимогам.

Усі результати отримані під час проведення досліджень будуть використовуватися при вивченні дисциплін «Електричне та електронне обладнання автомобілів», «Технічна експлуатація автомобілів», «Технічне обслуговування та ремонт автомобілів» та інших, що вивчаються студентами

спеціальності 274 «Автомобільний транспорт» Криворізького технічного університету.

Список використаних джерел:

1. Акимов С.В., Здановский А.М. и др. Справочник по электрооборудованию автомобилей. – М.: Машиностроение, 1994.
2. Акимов С.В., Чижков Ю.П. Электрооборудование автомобилей. Учебник для ВУЗов. – М.: ЗАО «КЖИ «За рулем», 2003. – 384 с: ил.
3. Афанасьев Л.Л., Дьяков А.Б., Илларионов В.А. Конструктивная безопасность автомобиля. – М.: Машиностроение, 1993. 212 с.
4. Журнал «За рулём». – выпуски № 3 (1017) 2016р., № 5 (1031) 2017р., № 5 (1043) 2018р., № 5 2000р. – М. : «ООО За рулём».
5. Кнеляков В.М., Филиппов В.В., Школярепко И.А. Математическое моделирование и оценка условий движения автомобилей и пешеходов. – М.: Транспорт. 1989. 200 с.
6. Туревский И.С, Соков В.Б., Калинин Ю.Н. Электрооборудование автомобилей: Учебное пособие. – М.: ФОРУМ: ИНФРА-М, 2003. – 368 с: ил. – (Серия «Профессиональное образование»).

Гаврилюк Марина Юрїївна

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

Веселов Микола Юрїйович

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

ДЕЯКІ ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ПРАВОВОГО УБЕЗПЕЧЕННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Україна є державою з розгалуженою системою автомобільних доріг. Враховуючи географічне розташування нашої країни, через її територію проходить чимало міжнародних маршрутів з країн Західної та Центральної Європи, Балкан до країн Східної Європи, Кавказу, Середньої Азії тощо. Загальна протяжність міжнародних трас в Україні становить: 8,2 тис. км, національних – 4,8 тис. км, регіональних 9,9 тис. км. Втім, не зважаючи на стійкі наміри нашої держави інтегрувати до Європейської Спільноти, стан українських доріг до тепер залишається вкрай незадовільним.

Мережа автомобільних доріг загального користування включає 172,4 тис. км, з них з твердим покриттям – 164,1 тис. км (без урахування муніципальних, відомчих, внутрішньогосподарських доріг). Практично всі автомобільні шляхи України проходять через населені пункти, що не відповідає вимогам до

міжнародних транспортних коридорів, тому що це призводить до обмеження швидкості руху автомобільного транспорту. На жаль, швидкість проходження багатьох автомобільних трас України обмежена і з огляду на жалюгідний стан дорожнього покриття.

За даними проекту «Автострада» (проект про актуальний стан дорожнього покриття трас України, Білорусі та Росії, який здійснює постійний моніторинг відгуків учасників дорожнього руху) серед доріг:

- міжнародного значення такими, що мають добрий стан визнано 29 % (2,4 тис. км); задовільний стан – 54 % (4,4 тис. км); незадовільний стан – 17 % (1,4 тис. км);

- національного значення такими, що мають добрий стан визнано 8 % (389 км); задовільний стан – 38 % (1,8 тис. км); незадовільний стан – 54 % (2,6 тис. км);

- регіонального значення такими, що мають добрий стан визнано 9 % (919 км); задовільний стан – 28 % (2,7 тис. км); незадовільний стан – 63 % (6,2 тис. км) [1]. При цьому, слід підкреслити, що надання задовільної оцінки в розумінні нерозбещених гарними дорогами українських автовласників означає, що трасою ще можна хоч як то рухатися. Переглядаючи кольорову мапу українських трас [2], не важко побачити, що доріг з нормальним покриттям (колір зелений) не дуже багато.

До їх числа можна віднести автодороги:

- «Одеса – Рені» (М-15) – загальний рейтинг «5»;
- «Львів – Луцьк» (Н-17) – загальний рейтинг «4,9»;
- «Харків – Гоптівка» (М-20) – загальний рейтинг «4,7»
- окружна Ужгорода (М-08) – загальний рейтинг «4,6»;
- «Київ – Львів – Чоп» (М-06) – загальний рейтинг «4,5»;
- «Львів – Тернопіль» (Н-02) – загальний рейтинг «4,4»;
- «Київ – Обухів» (Р-01) – загальний рейтинг «4,4» тощо.

При цьому трас, які б мали навіть таку стабільну оцінку протягом всієї відстані від початкового до кінцевого пункту фактично немає.

Втім, найбільша кількість трас має незадовільний стан (червоний колір), рейтинг яких не перевищує 2 балів. Наприклад автомобільні дороги:

- «Кропивницький – Платонове» (М-13) – загальний рейтинг «1,2»;
- «Дніпро – Миколаїв» (Н-11) – рейтинг від «1,1» до «1,8»;
- «Знам'янка – Луганськ – Ізварине» (М-08) – загальний рейтинг «1,7» та ін. [3].

Можна привести лише декілька характерних відгуків водіїв з приводу таких доріг: «На першій – другій передачі можна проїхати» (02.05.2019 р.); «Засипали камінням розміром з колесо легковика, тому краще не стало ...» (01.05.2019 р.); «Дороги в Миколаївській області немає взагалі, яма на ямі, набагато гірше ніж рік тому. Машина висока, мінус два колеса» (30.04.2019 р.) тощо.

Безумовно, що такий стан доріг призводить до надвисоких ризиків пошкодження транспортних засобів, скоєння дорожньо-транспортних пригод

(далі – ДТП). За офіційними даними Патрульної поліції України у 2018 році кількість ДТП з постраждалими, скоєних за умов незадовільного стану доріг сягнула 221 випадок (+59% порівняно з попереднім роком); під час яких загинула 61 особа (+64,9%) та було травмовано 309 осіб (+29,3%) [4]. Згідно зі статтею 24 Закону України «Про дорожній рух» власники доріг, вулиць та залізничних переїздів або уповноважені ними органи несуть відповідальність за створення безпечних умов руху на дорогах, вулицях та залізничних переїздах, що знаходяться у їх віданні. Власники доріг, вулиць та залізничних переїздів, керівні працівники дорожньо-експлуатаційних організацій несуть відповідальність, в тому числі і кримінальну, якщо дорожньо-транспортна пригода або несвоєчасне забезпечення екстреною медичною допомогою людини, яка перебуває у невідкладному стані сталася з їх вини. Тому зовсім незрозумілими є показники у таблиці «ДТП з постраждалими, що скоєні з вини власників вулично-шляхової мережі». За даними патрульної поліції за весь звітний період (з січня до грудня 2018 року) такий випадок мав місце лише один раз (у Львівській області), в наслідок якого було травмовано одну людину. Аналогічне становище спостерігалось і у 2017 році, з тією різницею, що такий одиничний випадок відбувся в Одеській області [4]. Такі дані важко пояснити, тим більше, що за статистикою Генеральної прокуратури України у 2018 році за статтею 288 Кримінального кодексу України «Порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху» було обліковано мінімум 26 кримінальних правопорушень. Проте лише за одним фактом кримінальне провадження дісталось до суду з обвинувальним актом [5]. Це напевно формально пояснює таку статистику патрульної поліції, втім однозначно не відповідає об'єктивній дійсності.

Суспільно небезпечне діяння, передбачене ст. 288 КК України, полягає у порушенні відповідних правил, норм і стандартів при будівництві, реконструкції, ремонті чи утриманні шляхів, вулиць, залізничних переїздів, інших шляхових споруд (наприклад, вимиканні вуличного освітлення в темну пору доби, наданні дозволу на експлуатацію ділянки дороги з поганим покриттям, невстановленні загороджувальних засобів та попереджувальних знаків на місці проведення дорожніх робіт, несвоєчасному огляді доріг, вулиць, залізничних переїздів, інших шляхових споруд з метою з'ясувати, чи відповідає їх стан вимозі убезпечення дорожнього руху, тощо). Суб'єктом цього злочину можуть бути особи, які виконують такі роботи або відповідальні за їх проведення: керівники дорожньо-експлуатаційних підприємств, їхні підлеглі, котрим надано повноваження щодо дотримання відповідних правил, норм і стандартів, та рядові робітники зазначених підприємств; інспектори безпеки руху; виконроби, майстри, інші особи, які керують проведенням дорожніх робіт чи робіт у межах проїзної частини; тощо [6]. Проте такий низький рівень кримінальних проваджень та обвинувальних вироків за кримінальними правопорушеннями передбаченими ст. 288 КК України свідчить про низку проблем доведення причинно-наслідкового зв'язку між бездіяльністю відповідальних посадовців (власників автомобільних доріг) та спричиненими

внаслідок ДТП наслідками (починаючи зі спричинення середньої тяжкості тілесних ушкоджень або смертю людей). Як слушно зазначає О. О. Звоненко ступінь суспільної небезпечності діяння істотно змінюється залежно від зміни характеристики виду забороненої поведінки. Закон встановив за дані дії не лише кримінальну, а й адміністративну відповідальність, включивши при цьому сформульовані ознаки до диспозиції кримінально-правової норми (ст. 288 КК України). Особливості кримінально-правової боротьби із порушенням правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху, полягають в тому, що на практиці, як правило, існує багато труднощів при встановленні кримінальної протиправності діянь, передбачених ст. 288 КК України [7, с. 90]. Не останню роль у цьому відіграє значне розпорошення адміністративно-правових норм, що регламентують обов'язки власників автомобільних доріг (їх посадових осіб) щодо створення безпечних умов руху на дорогах, вулицях та залізничних переїздах, що знаходяться у їх віданні.

Список використаних джерел:

1. Автострада: актуальний стан доріг. URL: <https://autostrada.info/ua> (дата звернення: 28.04.2019).
2. Автострада: актуальний стан доріг. Мапа трас. URL: <https://autostrada.info/ua/map> (дата звернення: 28.04.2019).
3. Автострада: актуальний стан доріг. Траси України. URL: <https://autostrada.info/ua/highways> (дата звернення: 28.04.2019).
4. Статистика ДТП в Україні за період с 01.01.2018 по 31.12.2018: [ДТП 12-2018] / Патрульна поліція України. URL: <http://patrol.police.gov.ua/ru/statystyka/> (дата звернення: 02.05.2019).
5. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення по державі за грудень 2018 року / Генеральна прокуратура України. URL: https://www.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir_id=113653&libid=100820&c=edit&_c=fo (02.05.2019).
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 Верховного Суду України від 23.12.2005 р. № 14. (Редакція від 19.12.2008). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05/conv> (дата звернення: 02.05.2019).
7. Звоненко О. О. Відмежування складу злочину порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху від аналогічного адміністративного делікту. *Юридична наука*. 2015. № 6. С. 84–92.

Герелюк Христина Василівна

курсант 304 навчальної групи Прикарпатського факультету Національної академії внутрішніх справ (м. Івано-Франківськ)

Данченко Катерина Михайлівна

старший викладач кафедри кримінально-правових дисциплін та оперативно-розшукової діяльності Прикарпатського факультету Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук (м. Івано-Франківськ) (науковий керівник)

ОРГАНІЗАЦІЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПОЛІЦІЇ ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

У процесі створення підрозділів патрульної поліції в Україні широко використовувався досвід Сполучених Штатів Америки. Це пов'язано з низкою факторів.

Поліція США є однією з найбільш розвинутих та ефективно діючих правоохоронних органів у світі. Окрім цього, високий рівень децентралізації поліцейської діяльності призвів до формування достатньо широкого переліку практик та методик поліцейської діяльності, адаптованих до різноманітних умов її здійснення.

У США дорожня поліція значну частину часу приділяє тому, що в інших країнах світу виконують звичайні поліцейські: переслідують злочинців, здійснюють арешти, надають допомогу в розслідуванні кримінальних злочинів, забезпечують громадську безпеку на вулицях [1, с. 45].

Дорожні поліцейські в багатьох штатах зобов'язанні попереджувати злочинну діяльність самостійно, в деяких випадках навіть без допомоги звичайних поліцейських. Так склалось ще з тих часів, коли звичайна поліція підпорядковувалась мерам міст чи округів і єдиною службою поліції, що підпорядковувалась лише владі штатів, була дорожня поліція.

У США відсутня уніфікована система поліції, відповідно, структура поліцейських підрозділів суттєво відрізняється в залежності від низки факторів (законодавство штату, розміри населеного пункту, наявність фінансових ресурсів).

В цілому функції патрулювання здійснюються на трьох рівнях: на рівні штату, на рівні округу та на рівні населеного пункту, при чому поліцейські служби різного рівня не підпорядковуються одна одній [2, с. 370-371].

На поліцію штату покладаються завдання щодо забезпечення безпеки на шосе федерального та регіонального значення. Правоохоронні органи на рівні округу (окружна поліція або окружне управління шерифа, в залежності від законодавства конкретного штату) здійснюють патрулювання тих територій округу, які не входять до компетенції муніципальних управлінь поліції (сільська місцевість, неінкорпоровані населені пункти, тобто такі, що не мають

власного органу місцевого самоуправління та підпорядковуються округу напряму, а також території корінних американських племен).

Окрім цього, у США існує практика здійснення окружними правоохоронними органами патрулювання муніципальних утворень за контрактом, укладеним з органами місцевого самоврядування, якщо останні вирішили не створювати власні муніципальні поліцейські підрозділи.

Нарешті, муніципальна поліція здійснює патрулювання в межах відповідного населеного пункту.

Організаційно патрульні підрозділи формуються за територіальною ознакою: територія, на яку поширюється юрисдикція поліцейської служби, поділяється на зони, за кожною з яких закріплений окремий патрульний підрозділ; окрім цього можуть створюватись окремі підрозділи для виконання специфічних завдань.

Так, у складі дорожнього патруля Каліфорнії (офіційна назва поліції даного штату) польова служба поділяється на 11 підрозділів: 8 територіальних підрозділів, кожен з яких відповідає за свою частину штату, підрозділ охорони (здійснює охорону офіційних осіб штату та адміністративних будівель), підрозділ повітряної охорони та секція безпеки у столиці штату [3, с. 188].

Усе це пояснює, наприклад, той факт, що американські поліцейські одні з «найжорсткіших» у світі.

У них діє презумпція винуватості, тобто щодо кожного зупиненого ними водія висувається припущення, що він може бути небезпечним злочинцем. І справа самого затриманого – довести протилежне.

У кожен момент спілкування з зупиненим поліцейський зобов'язаний дбати в першу чергу про недопущення вчинення правопорушення та власну безпеку.

Тому, зупинивши автомобіль (водій повинен зупинитись, якщо за ним рухається патрульний автомобіль з включеними проблісковими маячками та сиреною), поліцейський ще в своєму автомобілі перевіряє зупинений автомобіль через базу даних поліції.

Коли поліцейський відрекомендується затриманому, він не зобов'язаний називати своє ім'я, а лише організацію, яку він представляє (наприклад, «Дорожня поліція каліфорнії» чи «Дорожній патруль Пенсільванії») [4, с. 61].

У США на водіїв, які порушили правила дорожнього руху, поліцейські накладають штраф на місці вчинення правопорушення. При цьому видається квитанція, за допомогою якої можна здійснити оплату в будь-якому банку. Якщо правопорушник не оплатить штраф у встановлений строк, в нього призупиняється право на керування транспортними засобами [5, с. 209].

Досвід США щодо обладнання патрульних автомобілів службовими базами даних можна на сто відсотків визнати позитивним та використовувати його в Україні.

У контрольній діяльності поліції США широко застосовується стратегія STEP, до якої входять три складника: освіта – контроль / санкції – оцінка. Головне полягає в тому, щоб більше навчати учасників дорожнього руху, інформувати їх про роботу поліції та про нововведення в законодавстві, що стосуються безпеки дорожнього руху [1, с. 94].

Так, наприклад, Міністерство транспорту США надає в Інтернеті всебічну характеристику й опис таких технологій, які стосуються програми Федеральні інтелектуальні транспортні системи (ITS), у розділі «Інтелектуальна інфраструктура та інтелектуальні транспортні засоби».

Серед таких новітніх інтелектуальних технологій можна назвати систему попередження про зіткнення на перехресті, яка використовує датчик руху, який сигналізує про наближення транспорту до небезпечного перехрестя; системи безпеки переходів, за допомогою яких автоматично включається освітлення проїжджої частини для попередження водіїв про появу пішохода на переході; системи попередження про наближення тварин до проїжджої частини; системи управління автомагістралями, які передбачають технології стеження за дорожнім потоком за допомогою камер і датчиків; системи керування світлофорами. [1, с. 96].

Таким чином, патрульна поліція США завдяки високому ступеню децентралізації управління органами правопорядку відрізняється широким різноманіттям методів, способів та практик, що застосовуються при виконанні нею своїх функцій, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Поліція США: посібник для курсантів, студентів і слухачів / В.Л. Ортинський, О.І. Остапенко, О.В. Ряшко; МВС України, Львів. ін-т внутр. справ при Нац. акад. внутр. справ України. Л. 2016. 179 с.
2. Бойко Д.Д. Міжнародний досвід діяльності правоохоронних органів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху / Д.Д. Бойко // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. 2012. № 1. С. 369-376.
3. Лошицький М.В. Деякі аспекти організаційно-правових засад діяльності поліції зарубіжних країни / М. В. Лошицький // Науковий вісник Херсонського державного університету. 2014. Випуск 6-1. Том 2. С. 186-190.
4. Dempsey J. Police. 2nd Edition / John S. Dempsey, Linda S. Fors. Delmar Cengage Learning, 2012. 288 p.
5. Сердюк А. М. Досвід організації діяльності патрульних підрозділів поліції у США та перспективи його застосування в Україні / А. М. Сердюк // Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2015. № 35. С. 208-211.

Гладчук Дмитро Іванович

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

КОМУНІКАЦІЯ СУСПІЛЬСТВА ЯК ЗАСІБ ПОПЕРЕДЖЕННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ

Безпека на дорозі – один із найважливіших напрямів нашої роботи. І щоб її гарантувати, ми використовуємо безліч підходів та принципів організації робочого процесу. Одним з таких підходів є постійна співпраця поліції з населенням та місцевою владою. Цей підхід ґрунтується на таких принципах:

поліція та місцева громада разом відповідають за безпеку;

поліція реагує на місцеві потреби й вимоги, які визначає громада;

спілкування між населенням і поліцією є ефективним, а отже приносить відповідні результати;

співпраця спрямована на попередження правопорушень і створення плану запобіжної діяльності.

Що мається на увазі:

Мешканці повідомляють поліції про проблеми у сфері безпеки та спільно шукають рішення їх подолання. Поліція у плануванні роботи враховує думку населення. На підставі цієї інформації формуються місцеві програми із підвищення безпеки. Спілкування з населенням відбувається за допомогою інноваційних платформ. Створюють онлайн-платформи, «карти злочинності», влаштовують тематичні зустрічі, запроваджують спільні ініціативи. Такі майданчики допомагають мешканцям швидко отримувати реакцію на їхні звернення та ефективніше вирішувати проблеми з безпекою. За рахунок більш тісної комунікації та взаємодії населення й поліції мешканці точно знають, що робить поліція, яка її роль, права та обов'язки. Зосередження уваги на причинах злочинів дозволяє завчасно попереджати їх. Громада контролює діяльність поліції, отримує актуальну інформацію про стан безпеки за місцем проживання.

Пам'ятаючи про те, що одним із основних повноважень поліції є здійснення превентивної та профілактичної діяльності, ми створюємо різноманітні групи для роботи з населенням. Однією з таких груп, зокрема, є і Шкільні офіцери поліції, які працюють переважно з учнівською молоддю, а також з їх батьками. Головною метою ШОП є проведення просвітницько-профілактичних занять з учнями 1-11 класів на різноманітні теми, включаючи безпеку дорожнього руху. Ці заняття проводяться в інтерактивній формі, що сприяє кращому засвоєнню матеріалу. Також, сюди можна віднести організацію різноманітних акцій та заходів для привернення уваги до питань безпеки дорожнього руху та попередження дорожньо-транспортного травматизму. Наприклад, проведення акції «Відповідальний водій» разом з учнями Інгулецького району, в якій патрульні поліцейські разом з школярами

нагадували водіям про основні правила безпеки на дорозі. Проведення різноманітних заходів разом з благодійними організаціями, серед яких можна виділити акцію «Випробуй у безпеці», де звичайні громадяни могли випробувати алкоокуляри і зрозуміти, наскільки небезпечно керувати транспортним засобом в стані алкогольного сп'яніння. Такі заходи дають змогу формувати партнерські відношення між поліцією та суспільством та в більш доступній формі доводити громаді, наскільки важлива безпека дорожнього руху та дотримання правил безпеки на дорозі.

Якщо додати трохи статистики, то ми бачимо такі цифри:

- за 2018 рік в місті Кривий Ріг відбулось 1597 дорожньо-транспортних пригод, з них 449 з потерпілими, в яких було травмовано 673 людини та 42 – загинуло.

Так, одними з найпоширеніших причин скоєння ДТП в нашому місті є перевищення швидкісного режиму та порушення Правил дорожнього руху пішоходами.

Тому налагодження ефективної комунікації з суспільством є ще одним позитивним засобом попередження дорожньо-транспортного травматизму.

Методами боротьби в цьому напрямку можна визначити інформаційні кампанії у вигляді соціальних роликів, статей, які розміщуються у засобах масової інформації, зокрема в соціальних мережах, проведення флеш-мобів з безпеки дорожнього руху і, звісно, тісна співпраця з благодійними організаціями, які мають змогу охоплювати широкі версти населення.

Тож, ми маємо надію, що наша тісна співпраця з громадою принесе плідні результати щодо покращення транспортної безпеки в Кривому Розі та зробить безпечним рух на дорогах України для кожного її учасника.

Гонтар Дмитро Анатолійович

вчитель історії та правознавства Криворізької загальноосвітньої школи I-III ступенів № 90

ДЕРЖАВНА ВЛАДА ТА БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ВИКЛИКИ СЬОГОДЕННЯ

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 [2, с. 5]. 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 [2, с. 7].

Згідно із дослідженнями В.С. Загребі, державну політику України у її нинішньому стані слід оцінювати як незадовільну через три фундаментальні причини:

Причина 1: Держава незадовільно виконує зобов'язання перед суспільством у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема щодо безпечних доріг, безпечних транспортних засобів, безпечної поведінки користувачів доріг, а також у сфері надання екстреної медичної допомоги.

Причина 2: Держава не створила системи управління, виконання і контролю, в якій були б наявні інституційна відповідальність та координація дій різних органів.

Причина 3: Держава не має чітких цілей та стратегії дій у сфері БДР, не має системи моніторингу і оцінки дієвості певних заходів чи політик [2, с. 8].

За даними МОЗ України, показник смертності, викликаної дорожньо-транспортними аваріями в нашій державі, складає понад 13 осіб на 100 тисяч населення, тоді як у країнах Європейського Союзу – в середньому 6-8 загиблих. Серед країн Європи Україна також є лідером за рівнем загибелі пішоходів, на долю яких припадає близько 40% усіх смертельних ДТП. Неefективність існуючої системи забезпечення безпеки дорожнього руху наочно проявляється в тому, що вона не несе відповідальності за безпеку та комфорт цієї категорії учасників дорожнього руху (так само, щодо велосипедистів), на державному рівні ними практично ніхто не опікується. При цьому через високий рівень дорожньо-транспортного травматизму щороку економіка України (за оцінками Світового банку) втрачає близько 5 млрд. доларів, що складає від 1,4 до 3,5% ВВП [3, с. 3].

Як бачимо, проблема безпеки руху має багато зацікавлених сторін (стейкхолдерів) – це установи та організації, інтереси яких можуть зазнати позитивного або негативного впливу внаслідок зміни державної політики. Для досягнення більш якісних і дієвих рішень при розробці державної політики до

процесу повинні залучатися не тільки майбутні виконавці цих рішень, але й інші (зовнішні) стейкхолдери.

З огляду на зазначене, можна виділити наступні групи стейкхолдерів державної політики у сфері безпеки руху:

1. Органи правопорядку, передусім Національна поліція. Природним інтересом поліції є скорочення кількості дорожньо-транспортних подій та зменшення тяжкості їхніх наслідків. Цей інтерес існує з двох причин: 1) таке скорочення буде робити значний внесок у виконання одного з чотирьох завдань Національної поліції – «забезпечення публічної безпеки» (ст. 4 Закону «Про Національну поліцію»); 2) скорочення кількості ДТП, які оформляють і розслідують органи поліції, дозволить зменшити навантаження на працівників та звільнити людські та технічні ресурси поліції для виконання інших важливих завдань, зокрема превенції і реагування на злочини. Крім того, на Національну поліцію покладено завдання запровадження і адміністрування системи автоматизованого контролю за порушенням ПДР, і Національна поліція має політичний інтерес і високі очікування від суспільства на предмет того, щоб така система була побудована та виявилась дієвою та ефективною у довготривалому вимірі.

2. Міністерство охорони здоров'я. Воно зацікавлене скоротити кількість травм на дорогах, що дозволить заощаджувати обмежені ресурси, які є в наявності МОЗ (виїзд бригад медичної допомоги та карет на місця ДТП, утримання потерпілих у лікарнях і надання їм допомоги). Інший інтерес МОЗ – підвищити швидкість та якість надання медичної допомоги жертвам ДТП, що дозволить показати вищу ефективність роботи самого відомства. Відповідно, МОЗ зацікавлений в додаткових ресурсах та оновленні матеріально-технічної бази.

3. Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека). Це профільне відомство у складі Міністерства інфраструктури має прямий інтерес у безпеці руху відповідно до покладеного мандату. У сфері автомобільного транспорту Укртрансбезпека відповідає за комерційні перевезення, вантажні та пасажирські. Це відомство за визначенням має підтримувати ініціативи у сфері безпеки руху, хоча інтерес до ініціатив, які не мають прямого стосунку до комерційного транспорту, буде менш виражений або нейтральний. До деяких ініціатив відомство може мати негативне ставлення, скажімо, якщо вони ставлять жорсткіші вимоги стосовно його роботи або якщо вони позбавляють його частини функцій.

4. Президент України є вищою посадовою особою держави. Згідно зі ст. 102 Конституції України він є гарантом державного суверенітету, територіальної цілісності України, додержання Конституції України, прав і свобод людини і громадянина.

5. Міністерство внутрішніх справ, на яке, серед інших функцій, покладено завдання адміністрування системи підготовки і сертифікації водіїв, в тому числі розробку вимог і критеріїв ліцензування автошкіл.

6. Місцеві громади в особі органів місцевого самоврядування. Їхнім інтересом є скорочення травматизму і смертності серед мешканців громад. І цей інтерес значно більше виражений, ніж на рівні уряду, адже те, що на рівні держави є абстрактною статистикою, на рівні містечка чи села часто є трагедією. Мер чи депутати зацікавлені у мінімізації таких випадків, адже громадяни можуть винуватити їх персонально за такі ситуації.

7. Органи державної влади на місцях / місцеві державні адміністрації. В контексті безпеки руху ці інституції несуть політичну відповідальність за те, що відбувається між містами, зокрема за організацію транспортування між населеними пунктами, в тому числі за безпеку руху приватного транспорту та комерційних пасажирських перевезень.

8. Державна адміністрація автомобільних доріг («Укравтодор»). Це адміністратор мережі доріг національного значення, має непрямої та слабо виражений інтерес в безпеці руху на цих дорогах [2, с. 21-23].

Можна назвати також бізнес (фірми-оператори автомобільного транспорту, автосервісний бізнес, страхові компанії), школи підготовки водіїв, європейські кредитори та донори, користувачі доріг та громадських активістів.

Висновки. Дослідження чинного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху вказує на необхідність розроблення стратегії розвитку нормативно-правової бази у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Метою цих актів має стати об'єднання всіх раніше прийнятих у цій галузі нормативних правових актів, що носять розрізнений характер, формулювання принципів забезпечення безпеки дорожнього руху, встановлення конкретних повноважень, обов'язків і відповідальності органів Національної поліції у сфері дорожнього руху [1, с. 35].

Список використаних джерел:

1. Бортник Н.П., Єсимов С.С. Проблеми нормативно-правового регулювання діяльності Національної поліції у сфері безпеки дорожнього руху / Н.П. Бортник, С.С. Єсимов // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». – 2016. – № 837(6). – С. 29 – 35.

2. Загреба В.С. Якою має бути державна політика щодо безпеки дорожнього руху в Україні? / В.С. Загреба. – К., 2016. – [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: <http://euinfocenter.rada.gov.ua/uploads/documents/29065.pdf>. – Назва з екрану.

3. Пропозиції щодо реформування державної системи управління безпекою дорожнього руху в Україні / Загальнонаціональний форум з питань безпеки дорожнього руху. – К., 2014. – [Електронний ресурс]. – [Режим доступу]: http://tur.org.ua/sites/default/files/reformuvannya_sistemi_upravlinnya_bdr_0.pdf. – Назва з екрану.

Гурський Віктор Євгенович

завідувач кафедри спеціальних дисциплін та професійної підготовки факультету № 2 Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат психологічних наук

ЩОДО ДИТЯЧОГО ТРАВМАТИЗМУ ВНАСЛІДОК ДТП

Актуальною залишається проблема дитячого травматизму внаслідок ДТП та безпека дітей на дорозі взагалі.

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

За 15 років ведення офіційної публічної статистики в Україні загинуло в ДТП 74 тисяч осіб і ще 603 тисячі осіб отримали травми. 76% травмованих у ДТП в Україні помирають на догоспітальному етапі, тоді як у ЄС – 28%. У Міністерстві охорони здоров’я констатують, що ДТП є першою за поширеністю причиною смерті молоді 15-24 років. За останні 6 років на дорогах України загинули 1 400 дітей. Понад 43% загиблих у 2016 році – це пішоходи і велосипедисти [2].

Дитячий дорожньо-транспортний травматизм – це сукупність ДТП за певний проміжок часу, в яких загинули або отримали тілесні пошкодження особи у віці до 16 років [3].

Нещасні випадки на вулицях і дорогах стали великою загрозою як для дорослих, такі і для дітей. Як свідчить аналіз, у 9 випадках із 10 діти своєчасно не помітили небезпечний для себе автомобіль, або неправильно визначили його швидкість чи напрямок руху. Це дає змогу зробити висновок, що діти погано вміють орієнтуватись, спостерігати за тим, що робиться на вулиці, оцінювати і передбачати небезпеку. Тому необхідно вчити дітей не тільки виконувати правила дорожнього руху, а й спостерігати і орієнтуватись на вулиці [4].

Основні причини небезпечної поведінки дітей на дорозі:

- 1) невміння прогнозувати дорожню обстановку (неусвідомлений ступінь небезпеки);
- 2) незнання заходів забезпечення безпечного руху;
- 3) відсутність навичок виконання безпечних дій;
- 4) небажання (зневага) виконувати безпечні дії;
- 5) підпорядкування небезпечним звичкам поведінки на дорозі;
- 6) неусвідомлене наслідування інших осіб (нерідко батьків, старших товаришів), які порушують правила безпеки руху;

7) невміння діяти безпечно в навколишньому середовищі або дорожній обстановці, що різко (раптово) змінюється, (стихійне лихо, відключення освітлення, різка зміна погодних умов (заливний дощ, снігопад і т.д.), виникнення аварійної ситуації (через дії інших учасників дорожнього руху) і т.і.);

8) недисциплінованість, втрата пильності [5].

Якщо дитина бачить, як старші порушують правила вуличного руху, легковажно ставляться до рекомендацій, то марно вимагати від неї чогось іншого, адже діти перш за все беруть приклад з дорослих. Лише спільні зусилля батьків, учителів, вихователів, працівників громадських організацій зможуть забезпечити позитивний ефект у боротьбі з транспортним травматизмом [6].

Існує декілька причин виникнення ДТП: перехід дороги в непередбаченому місці; несподіваний вихід на дорогу; батьки рано довіряють дітям бути самостійними в дорожньому русі (на нерегульованому перехресті дітям усіх вікових груп складно оцінити небезпеку з чотирьох сторін та обрати момент переходу, коли це буде безпечно); обмежена оглядовість, невиправданий поспіх у оцінці дорожньої ситуації при переході вулиці біля зупинок. Окрема категорія учасників дорожнього руху – діти-велосипедисти. У першу чергу батьки, допускаючи дитину до велосипеда (мопеда), разом із яскравим і недешевим подарунком, повинні додати знання з безпеки руху та нагадати, що Правила дозволяють рухатися дорогою з 16 років [7].

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

- розробка і здійснення заходів з охорони здоров'я дітей у процесі дорожнього руху;
- контроль за виконанням нормативних документів і стандартів у частині забезпечення безпеки неповнолітніх учасників дорожнього руху;
- залучення до роботи з попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму усіх зацікавлених відомств і організацій, громадських формувань;
- повне охоплення дітей вивченням ПДР, прищеплювання практичних навиків поведінки на вулицях і дорогах [8].

Підсумовуючи зазначимо, в Україні щодня зростає кількість автомобілів, це в свою чергу призводить до нових ДТП. Найбільш уразливою до травматизму категорією громадян є діти, і проведення пропаганди дотримання ПДР для пішоходів серед дітей є одним з провідних завдань з зменшення дорожнього травматизму. Провідна роль з попередження травматизму на дорогах належить поліції, і на наш погляд поліція робить недостатньо. Необхідно більше приділяти часу роз'ясненню правил дорожнього руху дітям, проводити позашкільні заходи з зменшення травматизму на дорогах.

Список використаних джерел:

1. Катерна О. Сутність і особливості використання технологій інтелектуальних транспортних систем. Економічний аналіз. Вип. 11. Ч. 3. 2012. С. 245–249.
2. Смертність на українських дорогах у 7 разів вища, ніж у ЄС. *Українська правда* : веб-сайт. URL: <https://www.pravda.com.ua/news/2018/09/3/7190964/> (дата звернення: 23.04.2019).
3. Про підсумки роботи школи щодо попередження дорожньо-транспортного травматизму у 2013 – 2014 навчальному році. *Янівська школа* : веб-сайт. URL: http://yanivschool.at.ua/publ/pro_pidsumki_roboti_shkoli_shhodo_poperedzhennja_dorozhno_transportnogo_travmatizmu_u_2013_2014_navchalnomu_roci/1-1-0-297 (дата звернення: 23.04.2019).
4. Рекомендації щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму в закладі. *Офіційний сайт Управління освіти Шевченківської районної в місті Києві державної адміністрації* : веб-сайт. URL : <http://www.shevrucio.kiev.ua/index.php?w=section&cat=33&subcat=46&id=5599>. (дата звернення: 24.04.2019).
5. Шостак В. Профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму. *Класна оцінка - освітній портал* : веб-сайт. URL : <http://klasnaocinka.com.ua/uk/article/profilaktika-dityachogo-dorozhnotransportnogo-tra.html> (дата звернення: 24.04.2019).
6. Веселов М. Фактори, що детермінують дитячий дорожньо-транспортний травматизм. Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності : зб. наук. праць. 2006. № 1. С. 138–148.
7. Олефіров О. Проблеми попередження дитячого травматизму на дорогах. *Тижневик «ЕХО»* : веб-сайт. URL : <https://eho.in.ua/news/23869> (дата звернення: 24.04.2019).
8. Кислицька Н., Пашковська М. Про попередження дитячого. дорожньо-транспортного травматизму. *Безпека на дорозі: матеріали круглого столу* (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 24 травня 2018 року). Кривий Ріг, 2018. С. 78-81.

Деліта Інна Олексіївна

*викладач професійно-теоретичної підготовки державного навчального закладу
«Хмельницький центр професійно-технічної освіти сфери послуг»*

Герасимчук Тетяна Павлівна

*майстер виробничого навчання державного навчального закладу
«Хмельницький центр професійно-технічної освіти сфери послуг»*

Козакевич Людмила Вікторівна

*майстер виробничого навчання державного навчального закладу
«Хмельницький центр професійно-технічної освіти сфери послуг»*

Алферчик Марина Миколаївна

*майстер виробничого навчання державного навчального закладу
«Хмельницький центр професійно-технічної освіти сфери послуг»*

БЕЗПЕКА ЯК ТРЕНД

Життя людини має дуже велику цінність. А безпека на дорозі – це і є, насамперед, безпека життя.

Кожен рік приносить жахливу статистику по кількості дорожньо-транспортних пригод. Особливо небезпечною ситуація стає в темний час доби. Кількість аварій, що відбуваються ввечері і вночі, в 3 рази вище, ніж в денний час. Основними причинами цих аварій є елементарне недотримання вимог правил дорожнього руху та нехтування власною безпекою. Все, що вдень виглядає яскраво, по-різному, ввечері зливається з навколишнім середовищем.

Тому для пішохода дуже важливо бути помітним.

Найпоширенішим видом ДТП є наїзд на пішохода. На жаль, чимало автопригод стається саме з вини піших учасників руху. Автотранспорт вулицями рухається з великою швидкістю. Ситуація може змінюватись блискавично. І тому під час переходу вулиці необхідно постійно і уважно спостерігати за дорогою. Скорочення світового дня, погіршення погодних умов також додає недостатню видимість пішоходів на автодорогах. Як правило, водії більше зосереджуються на русі транспортних засобів, забуваючи про піших учасників дорожнього руху. Самі ж пішоходи також нехтують правилами безпеки, крім того, парасолі та капюшони значно обмежують можливість огляду автодороги та вчасної реакції на зміну дорожніх обставин.

Рефлектив – одяг з світловідбиваючої тканини завжди модний. Світловідбиваючий ефект широко застосовується в різних сферах нашого життя. Але навряд чи хтось міг подумати, що колись він стане важливим елементом одягу. Актуальність світловідбивних елементів на одязі обумовлена тим, що людину погано видно в темний час доби.

Світловідбиваючі елементи (СВЕ) – спрямовані на відображення всього світла, що потрапляє на них. Їх використання давно довело свою ефективність та врятувало не одне життя. Світловідбиваючі елементи, флікери, флатери, наклейки, стікери, значки тощо, які яскраво світяться у променях автомобільних фар і служать для підвищення видимості пішоходів, велосипедистів у сутінки й темний час доби.

Їх рекомендують прикріплювати на елементи одягу, сумки, рюкзаки. Вони працюють за принципом дорожніх знаків. Відбиваючи світло автомобільних фар та роблячи пішохода помітним для водія на відстані 400 м.

Світловідбиваючі елементи можуть мати будь-яку форму і фарбуватися в будь-які кольори, тому їх легко можна перетворити з сигнального пристосування в модну деталь одягу.

Використання світловідбиваючих стрічок та флікерів знижує ризик наїзду на пішохода у темний час доби на 85 % – тобто у 6.5 разів!

Сьогодні практично в усіх країнах Європи існують закони про обов'язкове носіння в темний час доби світловідбиваючого одягу. Наприклад, у Фінляндії виробники дитячого одягу зобов'язані його шити зі світловідбиваючими елементами. Там працюють дизайнери, які створюють не просто функціональний, але й гарний, модний одяг для дітей, підлітків і дорослих.

В Україні такого одягу мало. Ця тема досить нова для України, тому популяризація захисту пішоходів таким чином є дуже актуальною. А використання світловідбивних матеріалів в сучасному дизайні заслуговує на окрему увагу. Важливо, щоб «мода на безпеку» з'явилася і в нашій країні.

Яскрава мода – безпека для пішохода! Засвітіть, стань помітним в темряві!

22-23 березня у місті Хмельницькому проходив IV Всеукраїнський конкурс «Прорив легкої промисловості України», який був організований під гаслом «Безпека як тренд». Такий захід вже вчетверте проводить «Національне галузеве партнерство в легкій промисловості України» разом із Асоціацією швейних училищ України. Цей конкурс популяризує професійну освіту та робочі спеціальності. Учні 37 професійно-технічних навчальних закладів України презентували 45 колекцій одягу в трьох номінаціях: сучасні шкільні колекції, сучасні молодіжні колекції, сучасні спортивні колекції.

Від нашого навчального закладу ДНЗ «Хмельницький центр професійно-технічної освіти сфери послуг» були представлені дві колекції одягу в таких номінаціях:

- Сучасні шкільні колекції – колекція «Ультрамалінка».
- Сучасні молодіжні колекції – колекція «Веселкова заграва».



За результатами конкурсу в номінації «Сучасні шкільні колекції» колекція дитячого одягу за назвою «Ультрамалінка» зайняла 1 місце.



В номінації «Сучасні молодіжні колекції» колекція одягу «Веселкова заграва» отримала диплом лауреата.



Тематика колекцій, об'єднаних під гаслом «Безпека як тренд», була присвячена популяризації безпеки дорожнього руху серед молоді та комунікації суспільства, як засіб попередження дорожньо-транспортного травматизму.

Головним елементом одягу колекцій стала світловідбиваюча стрічка. Юні дизайнери змогли вдало використати світловідбиваючі елементи у різних стилях одягу. В розробці дизайну колекцій необхідно було знайти оптимальне рішення для створення актуального сучасного одягу відповідно до модних трендів та можливості впровадження його в масове виробництво. Адже для

того, щоб цей тренд став масовим в Україні, окрім розробок безпечного одягу, необхідно, щоб його виробництво підтримала промисловість.

Список використаних джерел:

1. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної ради України 28 червня 1998 р.: зі змінами згідно закону України від 8 грудня 2004 р. № 2222. – К.: Парламент. вид-во 2006. – 124 с.
2. Постанова кабінету міністрів України «Про Правила дорожнього руху» зі змінами від 11.07.2018 р. № 553.
3. Л.Е. Винокурова, М.В. Васильчук, М.В. Гаман «Основи охорони праці» Підручник для професійно-технічних навчальних закладів К.: Вікторія, 2005.
4. Тимовський О., Дерех З., Заворицький Ю. Правила дорожнього руху. Навчальний посібник. – 8-ме видання. – К., 2009 р.

Дмуховська Анастасія Аркадіївна

курсант 4-го курсу Прикарпатського факультету Національної академії внутрішніх справ (м. Івано-Франківськ)

Данченко Катерина Михайлівна

старший викладач кафедри кримінально-правових дисциплін та оперативно-розшукової діяльності Прикарпатського факультету Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук (м. Івано-Франківськ) (науковий керівник)

ОРГАНІЗАЦІЯ КОНТРОЛЮ ЗА ДОДЕРЖАННЯМ ЗАКОНІВ З ПИТАНЬ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Проблема забезпечення безпеки дорожнього руху є актуальною квестією світу, саме тому велика кількість науковців приділили увагу даній проблемі, до прикладу такі, як: Д. Д. Бойко, Д. С. Денесюк, Г. В. Галімшина, С. М. Гусаров, А. Є. Рубан, М. А. Микитюк, В. Й. Развадовський, М. М. Стоцька, Я. І. Хом'як, В. В. Доненко, Г.К. Голубаєва, М. М. Долгополова, Т. М. Гуржій, О. Л. Міленін, Ю. Ф. Іванов, С. В. Гізімчук, В. А. Звіряка, О. Ю. Салманова та ін.

Кількість скоєних ДТП а також чисельність потерпілих у них вражає. Отже, згідно офіційних статистичних даних Управління безпеки дорожнього руху [1], що наведені у діаграмі відображена тенденція, щодо скоєння злочинів у сфері дорожнього руху.



Завдяки уведенню в Україні нових реформ, щодо створення абсолютно нового підрозділу, який буде вести контроль виконання правил дорожнього руху, а саме патрульної поліції, до основних обов'язків якої входить:

- регулює дорожній рух та здійснює контроль за додержанням Правил дорожнього руху його учасниками та правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі;
- здійснює супроводження транспортних засобів у випадках передбачених законом;
- видає відповідно до закону дозволи на рух окремих категорій транспортних засобів; у випадках, визначених законом, видає та погоджує дозвільні документи у сфері безпеки дорожнього руху;
- вживає організаційних та практичних заходів для підвищення рівня безпеки дорожнього руху;
- виявляє та припиняє факти порушень безпеки дорожнього руху, а також виявляє причини і умови, що сприяють їх вчиненню;
- організовує контроль за додержанням законів, інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху;
- забезпечує регулювання дорожнього руху та вживає заходів щодо вдосконалення цього напрямку роботи, у тому числі з урахуванням позитивного іноземного досвіду [2].

Отже, як вже було вище зазначено, даний підрозділ поліції, який був створений відносно нещодавно, однак за такий малий відрізок часу встиг досягти значних успіхів, щодо покращення безпеки дорожнього руху, про що

свідчать статистичні данні, де показано, що кількість ДТП в Україні значно зменшилась, порівняно із минулими роками.

Також слід зазначити, що більш детальне вивчення квестії, може допомогти у подальшому її запобіганню, а також віднайти більш ефективні методи її вирішення. Тому у нижче наведеній діаграмі, мною було виділено топ-5 основних причин скоєння ДТП, статистичні данні, які були наведені в просторі Інтернет мережі [3].

Таблиця 2



Згідно даної діаграми, найбільш поширеною причиною скоєння дорожньо-транспортних пригод є перевищення швидкості, за яке згідно Правил дорожнього руху [4], становить всього від 255 до 510 гривень, в залежності від того на скільки кілометрів в годину було перевищено швидкість. На мою думку, такий розмір штрафу є недостатнім та не виправданим.

Окрім збільшення розміру штрафу, потрібно проводити більше профілактичних бесід із водіями, при цьому залучаючи необхідних спеціалістів, які змогли б доступно пояснити про причини та наслідки.

Отже, підсумовуючи все вище написане, можна дійти до висновку, що не дивлячись на кількість скоєних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, наявна тенденція щодо зменшення, цьому ж звісно сприяє новостворений у 2015 році підрозділу патрульної поліції, в основу завдань який закладено забезпечення безпеки дорожнього руху, організація контролю за додержанням законів, інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху, а також удосконалення регулювання дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Статистика аварійності в Україні. URL: <http://www.sai.gov.ua/>
2. Положення про Департамент патрульної поліції України. URL: http://patrol.police.gov.ua/wp-content/uploads/2016/03/Polozhennya_DPP_zi_zminamy_vid_31_10_16.pdf.
3. Найпоширеніші причини ДТП. URL: <https://www.the-village.com.ua/village/city/city-news/274143-10-nauposhirenishih-prichin-dtp-v-ukrayini>.
4. Правила дорожнього руху. URL: https://protocol.ua/ua/kodeks_ukraini_pro_administrativni_pravoporushennya_stattya_122_1/.

Звонарьов Михайло Юрійович

студент Одеського фінансово-економічного коледжу Київського національного торговельно-економічного університету, спеціальність 072 «Фінанси, банківська справа та страхування»

Гайдаржи Оксана Ярославівна

викладач дисципліни «Безпека життя» Одеського фінансово-економічного коледжу Київського національного торговельно-економічного університету (науковий керівник)

ПОЛІТИКА ЗБЕРЕЖЕННЯ ЖИТТЯ ЛЮДЕЙ НА ДОРОЗІ

Політика збереження життя та здоров'я людей – це те, що повинен робити кожен представник влади. Зберігши хоч одне життя – можна вважати, що ти зробив щось корисне.

Питання безпеки дорожнього руху є дуже актуальним у нашій країні, оскільки щодня ми втрачаємо на дорогах України більш як 10 людей і сотні людей травмуються.

За статистикою, за першу половину 2018 року у ДТП в Україні загинуло вже 1237 людей, за 2017 рік – 3432 особи.

У рейтингу європейських країн Україна посіла 6 місце. Найбільший рівень смертності на дорогах – в Росії – 15,85 на 100 тисяч осіб. За нею йдуть Албанія (12,32), Литва (11,34), Білорусь (11,16) та Молдова (9,9).

А от найменший показник смертності у ДТП – у Швеції, Великобританії та Нідерландах – менше 3 на 100 тисяч населення.

За 15 років ведення офіційної публічної статистики в Україні загинуло в ДТП 74 тис осіб. 76% травмованих в ДТП в Україні помирають на до госпітального етапі, тоді як у ЄС – 28%, стверджують в комітеті Верховної Ради з питань охорони здоров'я.

ДТП в Україні є першою за поширеністю причиною смерті молоді у віці від 15 до 24 років, констатують у МОЗ. За останні шість років на дорогах країни загинули 1 400 дітей. Понад 43% загиблих у 2016 році – це пішоходи і велосипедисти.

В результаті ДТП щорічно отримують травми десятки тисяч людей. За 15 років ведення офіційної статистики були травмовані 603 тис осіб.

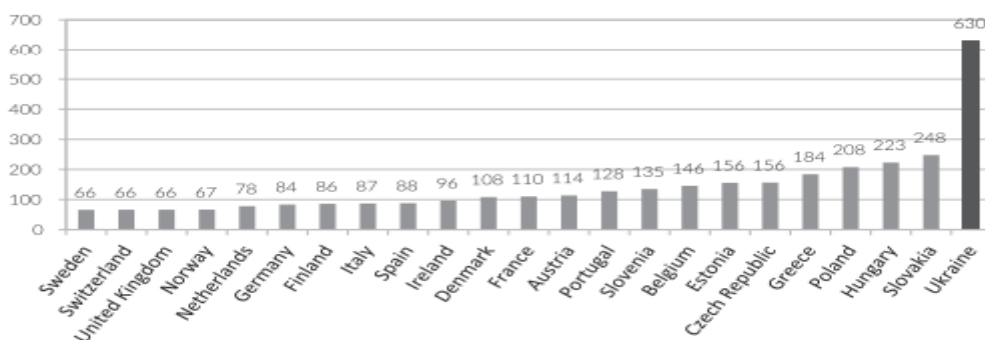
Україна має один з найнижчих рівнів безпеки дорожнього руху серед країн Європи.



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.

Дорожні ризики в Україні насправді є ще вищими. Ми маємо 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, 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 Заходів близько 200-250, а в «країн-чемпіонів» Євросоюзу 66. Різниця з Україною – в десять разів.



Дані ГО «Vision Zero» (Україна)

Сьогодні ми маємо дві основні причини аварійності та смертності на дорогах України:

- 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). 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.

- 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. На основі аналізу потрібно обирати дієві та ефективні інструменти державної політики, завдяки яким можливо успішно запобігти значній частині аварій та суттєво зменшити тяжкість наслідків.

Така проблема виникла через відсутність адекватної державної політики у сфері безпеки руху. «Адекватний» англійською мовою означає «мінімально необхідний». Ми бачимо, що Україна зараз не має мінімально необхідної державної політики, яка б опанувала проблему смертності на дорогах і почала би покращувати ситуацію.

За результатами аналізу проблематики питання ДТП на дорогах України, спеціалістами було виділено **9 напрямків вирішення питання безпеки:**

- **державне управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху** – зміни у законодавстві щодо керування авто у стані сп'яніння, швидкісних режимів, аудиту доріг, безпеки перевезень пасажирів, дослідження та аналітика, розроблення національних та регіональних програм з безпеки дорожнього руху, підготовка фахівців;

- **облік та аналіз даних про ДТП** – впровадження електронних баз даних, бази даних ДТП, автоматизованих систем контролю;
- **безпечні дороги та дорожня інфраструктура** – облаштування понад 2000 пішохідних переходів, освітлення вулиць та пішохідних переходів, 500 розв'язок кільцевого типу, ліквідація 100 місць концентрації ДТП, встановлення майже 260 км дорожнього огороження, встановлення 2500 оновлених дорожніх знаків, впровадження системи аудиту та інспекції безпеки дорожнього руху на національному та регіональному рівнях, створення умов для безпечного руху велосипедистів, перегляд державних будівельних норм та приведення їх до європейських стандартів;
- **безпечні транспортні засоби** – реформування системи здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів;
- **медичне забезпечення у сфері дорожнього руху** – запровадження оновленої навчальної програми з підготовки водіїв, функціонування системи надання першої допомоги кандидатам у водії, розроблення системи переатестації спеціалістів автошкіл;
- **безпека перевезення пасажирів та вантажів** – державний нагляд та контроль за дотриманням вимог безпеки, розроблення схем аналізу ДТП, використання тахографів, моніторинг за допомогою GPS;
- **безпечна поведінка учасників дорожнього руху** – проведення загальнонаціональних просвітницьких кампаній щодо необхідності використання пасків безпеки, щодо наслідків перевищення швидкості та небезпеки керування у стані сп'яніння, удосконалення системи освіти з вивчення правил дорожнього руху та безпечної поведінки на дорогах;
- **здійснення заходів реагування та управління наслідками ДТП** – запуск системи екстреної допомоги за єдиним номером 112, інвентаризація та оснащення закладів охорони здоров'я, розташованих поблизу доріг, оснащення спеціальними транспортними засобами ДСНС;
- **забезпечення дотримання правил дорожнього руху** – впровадження системи автоматичної фіксації порушень ПДР, контроль водіїв на національному та державному рівнях, обладнання автомобілів відповідних підрозділів Національної поліції технічними засобами контролю.

Список використаних джерел:

1. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року. Розпорядження КМ України від 14 червня 2017 р. № 481-р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/481-2017>.

2. Загребя В. Якою має бути державна політика щодо безпеки дорожнього руху в Україні? / Європейський інформаційно-дослідницький центр [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://euinfocenter.rada.gov.ua/uploads/docum/29065.pdf>.

3. Косоріз 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>.

4. Чурилова К. Суспільство. Режим доступу: https://zaxid.net/smertnist_na_dorogah_ukrayini_vsemero_vishha_nizh_u_krayinah_yes_n1464870.

5. Огляд оперативно-службової діяльності Головного управління ДСНС України в Одеській області за 9-ть місяців 2017 року. Служба безпеки дорожнього руху. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://od.dsns.gov.ua/files/2017/10/20/>.

Кириченко Александр Анатольевич

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

Тунтула Александра Сергеевна

доцент кафедры гражданского и уголовного права и процесса юридического факультета Черноморского национального университета имени Петра Могилы (г. Николаев), кандидат юридических наук, доцент

НЕПРАВОСУДНЫЕ ПРИГОВОРЫ ПО РЕЗОНАНСНОМУ ХАРЬКОВСКОМУ ДТД – РЕЗУЛЬТАТ ВЛИЯНИЯ КОРРУПЦИИ И/ИЛИ НЕПРОФЕССИОНАЛИЗМА СУДЕЙ?

Судебное рассмотрение уголовного дела по резонансному ДТД, имевшему место в г. Харькове 18.10.2017 г., в результате чего погибло шесть человек и шесть человек получили различной степени тяжести телесные [2 и др.], в конечном итоге 26.02.2019 г. завершилось вынесением, к сожалению, неправосудного приговора с осуждением Е. Зайцевой и Г. Дронова к десяти годам лишения свободы каждого из них [7].

Несмотря на то, что авторы в ряде публикаций обстоятельно доказывали действие с самого начала производства следствия по данному делу двух негативных факторов – коррупции и непрофессионализма [3, с. 239-241; 4, с. 27-32; 9, с. 8-12; 10, с. 268-270; 11, с. 169-172 и др.], избежать данного фактически неправосудного приговора не удалось, что в очередной раз было обстоятельно обосновано в одной из авторских работ [4, с. 27-33] и подается в развитии таким образом. Скорость автомобиля Е. Зайцевой, сведения о чем и были положены в основу последующей автотехнической экспертизы, была установлена не по показаниям бортового компьютера и записям видеорегистратора данного автомобиля и их исследования в процессе автотехнической экспертизы, а на основании первоначально показаний достаточно заинтересованного свидетеля – пассажирки данного

автомобиля М. Ковалевой, которая цинично утверждала, что скорость данного автомобиля перед ДТД была не более 75 км/ч [2; 8], а в последствии, согласно данным уже приговора, несовершеннолетнего свидетеля, показавшего, что этот автомобиль двигался со скоростью большей, нежели 85 км/ч [7].

Имеется весьма высокая степень вероятности, что видеорегистраторы как с данного автомобиля, так и другого автомобиля под управлением Г. Дронова, с которым и столкнулся на перекрестке автомобиль Е. Зайцевой, а также и иных автомобилей, которые могли задокументировать значимые обстоятельства данного деяния, как и полные видеозаписи со всех камер видеонаблюдения как на данном перекрестке, так и по пути движения к перекрестку автомобиля Е. Зайцевой, а, главное, бортовой компьютер данного автомобиля, согласно сведений из которого этот автомобиль на момент ДТД имел скорость 102 км/ч и полное нажатие до пола педали газа [1], а также бортовой компьютер с автомобиля Г. Дронова, если таким прибором этот автомобиль также был оборудован, не были своевременно изъяты и их показатели исследованы в процессе автотехнической экспертизы только в силу воздействия систематических циничных коррупционных проявлений.

На указанные обстоятельства авторы также неоднократно указывали в ряде публикаций, в т.ч. и в комментариях к интернет-сообщениям по поводу данного ДТД [2 и др.]. Но положение дел, как свидетельствует содержание постановленного по данному делу приговора [7] так и не изменилось. И правильная квалификация деяниям Е. Зайцевой и Г. Дронова дана не была.

Ведь на основе исследования в процессе автотехнической экспертизы всех указанных объективных источников сведений о данном ДТД действия Е. Зайцевой фактически должны быть перекавалифицированы с нарушения правил безопасности дорожного движения, повлекшего смерть нескольких лиц, по ч. 3 ст. 286 УК Украины на умышленное убийство с косвенным умыслом двух и более лиц, совершенное способом, опасным для жизни многих лиц, по п. 1 и п. 5 ч. 2 ст. 115 УК Украины [5].

Устроив в состоянии наркотического опьянения автомобильные гонки (что также было легко установить, по крайней мере, по данным бортового компьютера и по записям видеорегистратора данного автомобиля, а также по записям видеорегистраторов иных автомобилей, двигавшихся попутно с автомобилем Е. Зайцевой, и по записям видеокамер внешнего наблюдения по пути движения этого автомобиля) и разогнав автомобиль весом в более полторы тонны до 102 км/ч, Е. Зайцева, имея всего двухлетний стаж вождения автомобилем, хотя и не желала убийства путем совершения ДТД шести человек и причинения телесных повреждений разной степени тяжести еще шести лицам, но сознательно их допускала, тогда как легкомысленный расчет на предотвращение такого рода последствий, что определяет сущность волевой составляющей вины лица в форме уже преступной

самонадеянности, и совершение таким способом деяния по ч. 3 ст. 286 УК Украины, предусматривает расчет лица на определенные реальные обстоятельства, которые могли бы помочь ему не допустить наступления такого рода особо тяжких последствий [4 и др.].

А как можно рассчитывать на такого рода обстоятельства, если скорость полутонного автомобиля составляет 102 км/ч и еще при нахождении водителя со всего двухлетним стажем вождения автомобиля в состоянии наркотического опьянения?

О наличии косвенного умысла на убийство двух и более лиц способом, опасным для жизни многих лиц, свидетельствовали и первичные показания самой Е. Зайцевой о том, что она боковым зрением видела автомобиль Г. Дронова, но понимала, что уже не сможет затормозить и решили не снижать скорость автомобиля [2; 6 и др.]. Однако в дальнейшем адвокаты запретили ей давать показания без их ведома и ее показания изменились [2 и др.].

В данном случае усматривается взаимосвязанное, но все же двойное, проявление косвенного умысла (сознательного допущения такого рода особо тяжких последствий) в управлении Е. Зайцевой:

а) транспортным средством в состоянии наркотического (алкогольного, токсического или др.) опьянения, из чего следует только один вывод - в такой ситуации лицо сознательно допускает наступление каких-либо последствий;

б) собственно более полутонным транспортным средством на скорости 102 км /ч и еще при наличии всего двухлетнего водительского стажа.

В то же время, наибольший удельный вес в наступлении особо тяжких последствий в данной дорожно-транспортной ситуации занимает, безусловно, скорость автомобиля в 102 км/ч, что очень легко было установить исследованием в процессе автотехнической экспертизы, прежде всего, сведений из бортового компьютера автомобиля Е. Зайцевой. И эти сведения о скорости автомобиля будут и более точными по сравнению с соответствующими сведениями, полученными проведением такой экспертизы по записям видеорегистратора этого же автомобиля, которые уже будут содержать определенную погрешность, связанную с прохождением сигналов от ориентиров вдоль обочины дороги к датчикам видеорегистратора.

Наряду с этим для оценки степени вины второго водителя Г. Дронова, который начал движение на желтый сигнал светофора, большой удельный вес занимают уже сведения, которые могут быть получены в процессе автотехнической экспертизы путем исследования записей как видеорегистратора данного и иных автомобилей, а также камер видеозаписи внешнего наблюдения на данном перекрестке, и должны дать ответ, пересек ли этот автомобиль линию перекрестка на желтый или уже на зеленый

сигнал светофора? В данном случае следует избирать именно линию перекрестка, а не размету стоп-линии перед этим перекрестком, которая на момент деяния была затерта и была фактически не видна, либо линию у дорожного знака «Стоп», который сверху не дублировался, а с обеих сторон от автомобиля Г. Дронова мог перекрываться и фактически был перекрыт иными крупногабаритными автомобилями.

Если Г. Дронов пересек линию перекрестка уже на зеленый сигнал светофора, то в его деянии, выразившимся в начале движения на желтый сигнал светофора, не будет состава и административно наказуемого нарушения правил безопасности дорожного движения – пересечения линии перекрестка. А само по себе начало движения на желтый сигнал светофора с целью подъехать поближе к линии, которую уже запрещено пересекать, не является нарушением правил дорожного движения.

А если по заключению данной экспертизы, что должно быть основано на исследовании только объективных источников – записей видеорегистраторов, видеокамер внешнего наблюдения и др., будет доказано, что Г. Дронов пересек линию перекрестка еще на желтый сигнал светофора, то и данное деяние не будет находиться в прямой причинной связи с наступлением указанных особо тяжких и иных последствий. В такой прямой причинной связи с ними находится только управление Е. Зайцевой автомобилем весом более полторы тонны и со скоростью в 102 км/ч в состоянии наркотического опьянения и при наличии явно недостаточного опыта вождения автомобилем, да еще и в данной весьма сложной дорожной ситуации. И при отсутствии указанных обстоятельств как у Г. Дронова, так у Е. Зайцевой появилась бы техническая возможность избежать столкновения либо в любом случае – остаться после столкновения в пределах перекрестка без наступления известных особо тяжких и иных последствий.

Изложенное показательно свидетельствует о том, какую значимость приобретает своевременное изъятие и объективное исследование в процессе автотехнической экспертизы сведений, которые могут быть получены при совершении ДТП по записям бортовых компьютеров и видеорегистраторов автомобилей, а также с видеокамер внешнего наблюдения на месте ДТП и по пути к нему.

Список использованных источников:

1. Автомобиль Зайцевой двигался со скоростью 102 км/час, – автомеханик. *LB.ua: веб-сайт*. URL: https://lb.ua/society/2018/07/03/401928_avtomobil_zaytsevoy_dvigalsya_so.html.

2. Жуткое ДТП в Харькове: что известно спустя месяц после трагических событий. *Newsonе.ua: веб-сайт*. URL: <https://newsonе.ua/news/accidents/zhutkoe-dtp-v-xarkove-что-известно-spustya-mesyac-posle-tragicheskix-sobytij.html>.

3. Кириченко А. А. ДТД Зайцевой и Дронова: проявления циничной коррупции или явного непрофессионализма. *Роль та місце правоохоронних органів у розбудові демократичної правової держави*: матеріали Х міжнар. наук.-практ. інтернет-конф., м. Одеса, 30.03.2018 р. Одеса: ОДУВС, 2018. С. 239-241.

4. Кириченко О. А., Ткач Ю. Д., Тунтула О. С. Основи фотокінозйомки та звуковідеозапису. Лекція № 5. Курс лекцій з криміналістики: навч. посіб. 2-ге вид. Київ : Видавець Назаров О. А., 2019. 42 с. (додаток до електронного реферативно-наукового журналу «Судово-психологічна експертиза. Застосування поліграфа і спеціальних знань в юридичній практиці»).

5. Кримінальний кодекс України: закон України від 05 квіт. 2001 р. № 2341-III. *Відомості Верховної Ради (ВВР)*, 2001. № 25–26. Ст. 131, зі змінами згідно із законом України № 2628-VIII від 23 лист. 2018 р. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.

6. Понимала, что не смогу затормозить: Зайцева дала показания о ДТП в Харькове. *Факты: веб-сайт*. URL: <http://fakty.ua/261219-ponimala-chno-nestogu-zatormozit-zajceva-dala-pokazaniya-o-dtp-v-harkove>.

7. Приговор Зайцевой и Дронову: видео онлайн-трансляции заседания суда. 24 канал: веб-сайт. URL https://24tv.ua/ru/sud_nad_zajcevoj_smotret_online_transljacija_prigovora_zajcevoj_i_dronovu_n1118436.

8. Смертельное ДТП в Харькове: пассажирка Зайцевой дала важные показания. 24 канал: веб-сайт. URL: https://24tv.ua/ru/smertelnoe_dtp_v_harkove_passazhirka_zajcevoj_dala_vazhnye_pokazaniya_n935292.

9. Тунтула А. С. Разграничение коррупции и профессиональной квалификации дорожно-транспортных деяний. Императивы розвитку права та держави: матеріали І-шої (ХІІ) Всеукр. студ. наук.-практ. конфер., 29.03.2018 р., факультет морського права Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова. Миколаїв: НУК імені адмірала Макарова, 2018. С. 8-12.

10. Тунтула А. С. Правовая квалификация одного из известных дорожно-транспортных деяний. *Роль та місце правоохоронних органів у розбудові демократичної правової держави*: матеріали Х міжнар. наук.-практ. інтернет-конф., м. Одеса, 30.03.2018 р. Одеса: ОДУВС, 2018. С. 268-270.

11. Тунтула А. С. Беспристрастная квалификация дорожно-транспортного деяния значительного общественного резонанса. *Безпека на дорозі*: матеріали Всеукраїнськ. круглого столу, 24 травн. 2018 р.: тез. доп. Кривий Ріг: ДЮІ МВС України, 2018. С. 169-172.

Кіркін Олександр Павлович

доцент кафедри державного вищого навчального закладу «Приазовський державний технічний університет», кандидат технічних наук, доцент

БЕЗПЕКА МІСЬКИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ З ВИКОРИСТАННЯМ МЕТОДІВ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ

Безпеку в транспортних системах прийнято розглядати як константу, у вигляді законодавчих актів або нормативів.

Однак, всі розуміють, що ці характеристики повинні прагнути не до нормативу, а до максимуму. Іншими словами, транспортні системи повинні бути для суспільства і для окремо кожної людини максимально безпечними.

При цьому, не всі характеристики безпеки транспортного процесу, а також їх максимум можна висловити чисельними значеннями.

Найбільш стійкою формою прийняття рішень при наявності нечітких значень є використання баз знань, експертних оцінок і правил нечіткого виводу [1, 2, 3]. Ці три компоненти входять в методи штучного інтелекту, чим і обумовлено назва цієї роботи.

Самі по собі нечіткі множини можуть і не ґрунтуватися на експертних оцінках, а експертні оцінки не завжди накопичуються в бази знань.

Використання цих трьох складових для підвищення безпеки, зажадають впровадження в систему прийняття рішень транспортних систем таких понять як критерій безпеки, синергетичний ефект і витрати на безпеку.

Як відомо, транспортні системи створюються в основному на логістичних принципах, де кожна критеріальна оцінка є частиною синергетичного ефекту (загальної оцінки ефективності роботи системи в цілому).

Тоді, критерій безпеки необхідний для оцінки впливу тих чи інших факторів (не тільки управління) на якість безпеки і на очікуваний синергетичний ефект на систему в цілому.

При цьому, впровадження критерію безпеки буде не доцільним при різкому збільшенні витрат на надбудову з безпеки в транспортній системі та низькою ефективністю її впровадження для критерію безпеки. Те, що норматив повинен бути виконаний тут зрозуміло безумовно і мається на увазі прагнення до максимальної безпеки.

Підіб'ємо підсумок вищесказаного: 1 – задачі безпеки роботи транспортних систем не можуть оперувати ймовірнісними величинами і вирішуватися статистично-ймовірнісними методами, з ймовірними поняттями надійність і ризик, і є безумовною величиною, яка повинна бути вище законодавчого нормативу, тому пропонується використовувати методи штучного інтелекту засновані на експертних знаннях; 2 – використовувати дані методи економічно недоцільно в транспортних системах де збільшення рівня безпеки не відповідає вкладеним коштам, здебільшого це постійні в часі транспортні системи з вже розробленим технологічним графіком виконання

робіт; 3 – використання методів штучного інтелекту потребує адаптації існуючих методів управління і прийняття рішень в транспортних системах, особливо це стосується елементів безпосередньої взаємодії транспортної системи і людини, який може виступати як людський фактор і як вплив зовнішнього середовища, тобто машина не повинна приймати рішень, де можлива хоч яка шкода людині.

Тепер розглянемо роботу подібної системи на простому прикладі доставки вантажів з промислового підприємства до споживача. Безпека даної системи безпосередньо пов'язана з досвідом роботи і підготовкою водія, з підготовкою диспетчерського апарату і т.п. Тоді нечітка модель прийняття рішень, повинна складатися з наступних термів [4]: рівень підготовки водія, досвід роботи водія, розряд складності маршруту. Таким чином недосвідчений водій не отримає шляховий лист на складні маршрути, або при необхідності в майбутньому виконання складних перевезень буде відправлений на навчання або підвищення кваліфікації.

Таким чином методи штучного інтелекту стежать за готовністю системи до виконання безпечних робіт, а прийняття рішень людина-система, лягає на людину обрану системою.

Можливо у майбутньому штучний інтелект зможе приймати рішення краще людини в ситуаціях ризику і відповідальності, тоді буде запропонована система не контролю за безпекою, а безпечного управління.

Список використаних джерел:

1. Рідкокаша А.А., Голдер К.К. Основи систем штучного інтелекту. – Черкаси: Відлуння – плюс, 2002. – 240 с.
2. Кіркін О.П. Оптимізація міських перевезень вантажів з використанням системних досліджень в області логістики / Кіркін О.П., Кіркїна В.І. // Вісник Приазовського державного технічного університету: Зб. наук. пр. – Маріуполь, 2014. – Вип. 28. – С. 215-222.
3. Кіркін О.П. Розподіл вагопотоків підприємств за напрямками навантаження-вивантаження з використанням методів штучного інтелекту / Кіркін О.П., Кіркїна Т.Ю. // Вісник Приазовського державного університету. Серія : Технічні науки. Україна, Маріуполь, 2016 – Вип. 33, С. 179-186.
4. Uziel Sandler, Lev Tsitolovsky Neural Cell Behavior and Fuzzy Logic. Springer, 2008. – 478 с.

Козар Дмитро Костянтинович

інспектор відділу безпеки дорожнього руху Управління патрульної поліції в Дніпропетровській області Департаменту патрульної поліції; аспірант Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, старший лейтенант поліції

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ЗАСТОСУВАННЯ ЧИННИХ НОРМ ПРОЕКТУВАННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ СХЕМ ОРГАНІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Державні стандарти України із забезпечення безпеки дорожнього руху займають особливе місце серед джерел права якими керуються всі учасники дорожнього руху, у тому числі відповідні органи, які здійснюють контроль за їх дотриманням. Державні стандарти в даній сфері є результатом тлумачення досвіду Європейських країн з питань забезпечення організації дорожнього руху (далі – ОДР) під час будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг та вулиць, а також об'єктів дорожнього сервісу.

Одним із основних завдань Департаменту патрульної поліції є забезпечення безпеки дорожнього руху [1, с. 2], до компетенції якого відноситься: розгляд проектної документації щодо будівництва, реконструкції та капітального ремонту міжнародних, національних і регіональних автомобільних доріг, розміщення на них штучних споруд, об'єктів дорожнього сервісу, інших споруд з подальшим оформленням документів щодо її розгляду та затвердження з наданням погодження або відмови в наданні погодження; перевірка проектів (схем) організації дорожнього руху на міжнародних, національних і регіональних автомобільних дорогах на відповідність технічним умовам та нормативно-правовим актам з безпеки дорожнього руху з подальшим оформленням документів щодо їх розгляду та затвердження з наданням погодження або відмови в наданні погодження [2, с. 1].

В свою чергу територіальні (відокремлені) підрозділи Департаменту патрульної поліції в межах обслуговування здійснюють той же розгляд та перевірку проектної документації на відповідність чинним нормам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на територіальних автомобільних дорогах, дорогах місцевого значення та вулицях населених пунктів [2, с. 1-2].

Поступальний розвиток українського законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є рушійною силою в сприянні Євроінтеграції України. Впровадження та реалізація «Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період 2020 року» та регулярне проведення Глобальних Тижнів безпеки дорожнього руху на території України, є невід'ємною часткою в започаткуванні розробки нових державних стандартів та внесення змін до діючих, які міститимуть результати досліджень та позитивний досвід зарубіжних країн.

Нормативно – правові акти з питань розробки проектної документації з ОДР під час будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг та вулиць, а також об'єктів дорожнього сервісу [3, с. 1]; встановлення вимог щодо огороження та організації дорожнього руху в місцях проведення дорожніх робіт у межах смуги відведення автомобільних доріг загального користування (далі - доріг) та в межах червоних ліній вулиць та доріг населених пунктів (далі – вулиці) [3, с. 1] зазнали суттєвих змін впродовж років незалежної України, та все одно залишаються комплексно не дослідженими.

Розглянемо їх, ДСТУ 8752:2017 регламентує саме підготовчий етап з виконання проектних робіт на основі результатів інженерно-вишукувальних та камеральних робіт, для існуючої дороги (вулиці) розробляють проектну документацію з ОДР [3, с. 4].

Трансформований вищевказаний Державний стандарт України (далі – ДСТУ) із стандарту організації Укравтодор (далі – СОУ) 45.2-00018112-048:2010 [4], попередньо Галузевий стандарт України (далі – ГСТУ) 218-03450778.092-2002 [5], розроблений через відсутність ДСТУ у даній сфері діяльності, правове поле якого було обмежено лише дією на автомобільних дорогах загального користування та ділянках вулиць населених пунктів, що суміщаються з цими дорогами [5, с. 1], є правильним і давно очікуваним рішенням.

З покращень, відновлено позначки та скорочення визначень, запозичені у попередньо діючого ГСТУ [5] та розширивши нині діючий категорійно-понятійний апарат. Адже однією із важливих частин, в комплексному пізнанні науки про дорожній рух, є кваліфіковано розроблений категорійно-понятійний апарат. Новизну якого поповнили: детектор транспорту, дорожній контролер, дорожній керований знак, індуктивна рамка, координатор; засоби примусового зниження швидкості руху запозичені з ДСТУ 4123:2006 [6] та виносний пульт керування, світлофорна установка, табло виклику пішохідне запозичені з ДСТУ 4092:2002 [7].

Цілком очікувані зміни щодо питання погодження проекту (схеми) ОДР з підрозділами Державтоінспекції МВС України [4, с. 5] на уповноваженого підрозділу Національної поліції України [3, с. 3].

Але, попри розширення дії правового поля Стандарту [3], є ще ряд позицій які потребують додаткового дослідження та доопрацювання.

Особливо хочеться звернути увагу на окрему схему ОДР для об'єкта дорожнього сервісу, так як тлумачення даного поняття має широке значення, а саме: спеціально облаштовані місця для зупинки маршрутних транспортних засобів, майданчики для стоянки транспортних засобів, майданчики відпочинку, видові майданчики, автозаправні станції, пункти технічного обслуговування, мотелі, готелі, кемпінги, торговельні пункти (у тому числі малі архітектурні форми), автозаправні комплекси, складські комплекси, пункти медичної та технічно-евакуаційної допомоги, пункти миття транспортних засобів, пункти приймання їжі та питної води, автопавільйони, а також інші

об'єкти, на яких здійснюється обслуговування учасників дорожнього руху та які розміщуються на землях дорожнього господарства або потребують їх використання для заїзду та виїзду на автомобільну дорогу [8, с. 1].

Окрема схема ОДР для об'єкта дорожнього сервісу – Додаток Д (довідковий) [3, с. 26], дає одноманітні можливості застосування лише для розташування (автозаправних станцій, автозаправних комплексів, автомобільна газозаправна станція – далі АЗС, АЗК та АГЗС). При цьому розташування інших видів об'єкту дорожнього сервісу взагалі не береться до уваги.

Так, є окремі норми, які регламентують розміщення спеціально облаштованих місць для зупинки маршрутних транспортних засобів, майданчиків для стоянки транспортних засобів. Але значний перелік видів об'єкту дорожнього сервісу, на яких здійснюється обслуговування учасників дорожнього руху та які розміщуються на землях дорожнього господарства або потребують їх використання для заїзду та виїзду на автомобільну дорогу, також потребує уніфікації за допомогою типової розробки та відображення у Національному стандарті.

Відносно останньої, як правило потреби в площі земельної ділянки дорожнього господарства є значно менші, а нормами які регламентують на дорогах з 1-2 смугами руху в кожному напрямку на під'їздах до АЗС необхідно улаштовувати додаткову смугу накопичення транспортних засобів завширшки, що дорівнює основній смузі руху, але не менше 3,0 м, впродовж 50 м до в'їзду на АЗС та 15 м від виїзду з неї, що виконати в межах міста фактично не можливо.

Проблемним питанням АЗГС залишається смуга розгону, так як даний об'єкт здебільшого потребує меншої площі та відсутності кіосків для продажу не тільки пального, а й інших благ (їжі, мастильних речовин, побутових товарів, тощо).

У зв'язку із відсутністю таких уніфіковано розроблених Додатків виникає певний дисонанс під час розробки та розгляду проектної документації (схем ОДР) з розміщення об'єктів дорожнього сервісу з метою прийняття кваліфікованих рішень в межах чинного законодавства. Суттєво покращити ситуацію з застосування норм проектування та використання схем ОДР можливо за допомогою прийняття відповідних нормативних актів (або внесення змін до існуючих нормативно-правових актів) що регулюють даний вид діяльності.

Список використаних джерел:

1. Положення про Департамент патрульної поліції: наказ Національної поліції України від 06.11.2015 № 73. – Режим доступу: http://patrol.police.gov.ua/wp-content/uploads/2016/03/Polozhennya_DPP_zi_zminamy_vid_31_10_16.pdf
2. Про розподіл повноважень: наказ Національної поліції України від 14.08.2018 № 3723.

3. Безпека дорожнього руху. Проект організації дорожнього руху. Правила розроблення, побудови, оформлення. Вимоги до змісту: ДСТУ 8752:2017. – [Чинний від 2019-01-01]. К.: Національний стандарт України, 2019. – 29 с.

4. Безпека дорожнього руху. Проект (схема) організації дорожнього руху. Правила розроблення, побудови, оформлення та вимоги до змісту: СОУ 45.2-00018112-048:2010. К.: Стандарт організації Укравтодор, 2010. – 19 с.

5. Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги загального користування. Проект (схема організації дорожнього) руху на автомобільній дорозі: ДСТУ 218-03450778.092-2002. К.: Галузевий стандарт України, 2002. – 21 с.

6. Безпека дорожнього руху. пристрій примусового зниження швидкості дорожньо-транспортної техніки на вулицях і дорогах. Загальні технічні вимоги: ДСТУ 4123:2006. – [Чинний від 2006-02-03]. К.: Національний стандарт України, 2006. – 8 с.

7. Безпека дорожнього руху. Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосовування та вимоги безпеки: ДСТУ 4092-2002. [Чинний від 2003-01-01]. К.: Національний стандарт України, 2002. – 27 с.

8. Про автомобільні дороги: Закон України від 20.12.2005 № 3235-IV, прийнятий ВР України [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15>.

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

ЩОДО НЕОБХІДНОСТІ РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ СУЧАСНОЇ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

Очевидно, що сучасні глобалізаційні процеси інформатизації вимагають від суспільства впровадження відповідних змін у технологіях управління інфраструктурними об'єктами та транспортними потоками. У сучасних умовах стрімкого розвитку нових технологій та збільшення інформаційного потоку важливу роль при прийнятті управлінських рішень відіграє розвиток інтелектуалізації та автоматизації організаційних та інформаційних процесів аналізу та обробки даних, у тому числі й у сфері транспортної системи.

Безперечно, що в умовах євроінтеграційних процесів, що наразі відбуваються в Україні, її інтеграція у світову транспортну систему має виступати одним з ключових завдань і пріоритетів вітчизняної політики. Інтелектуальні транспортні системи посідають важливе місце у підвищенні ефективності забезпечення безпеки дорожнього руху у світі, адже їх можна

розглядати «...як важливу складову сучасного комплексного підходу до підвищення ефективності функціонування систем наземного транспортування за рахунок розширення їх інформаційної інфраструктури: автоматизованого збору даних про стан системи в масштабі реального часу, моделювання та прямого й опосередкованого оперативного впливу на формування і зміну транспортних потоків» [1, с. 96].

Теоретичні основи інтелектуального управління досліджувалися такими вченими, як В. Андріанов, А. Бейдер, Т. Гаврилук, В. Хорошевский, А. Єремін, О. Катерна, П. Кужелєв, В. Маркелов, І. Соловійов, В. Цветков, В. Павлов, С. Павлова, А. Семенов, Н. Соловійов, Є. Чернопрудова, А. Циганков, А. Семенов, В. Цветков, І. Розенберг та інші. Проте, окремі аспекти запровадження інтелектуального управління в транспортній системі залишаються малодослідженими.

Варто наголосити, що наразі сучасний рівень безпеки руху, якість послуг у транспортній системі не відповідають тим вимогам, що пред'являються світовими стандартами і правилами. Рівень смертності та травматизму внаслідок ДТП в Україні й досі залишається одним із найвищих в Європі. Так, загальна статистика показує, що в середньому на автомобільних дорогах України щороку гине близько 11 людей в день. За 2018 рік зареєстровано понад 150 тис. ДТП – це 411 ДТП за добу, у яких загинуло понад 3 тис. 300 осіб та травмовано понад 30 тис. 800 осіб [2]. Тільки за I квартал 2019 року сталося понад 35 тисяч ДТП, в яких загинуло 604 особи, а травмовано – 5 тисяч 538 осіб [3]. У зв'язку з цим «... актуальним постає питання не просто управління транспортом, а управління транспортними системами з використанням інтелектуальних технологій (Intelligent transportation systems, ITS), у яких засоби зв'язку, управління та контролю спочатку вбудовані в транспортні засоби та об'єкти транспортної інфраструктури, а можливості прийняття рішень доступні всім користувачам транспорту» [4, с. 245].

Взагалі, під інтелектуальною транспортною системою (ITS – Intelligent transportation system) розуміють транспортну систему, що використовує інноваційні розробки в моделюванні і регулюванні транспортних потоків, що надає кінцевим споживачам більшу інформативність і безпеку, а також якісно підвищує рівень взаємодії учасників руху в порівнянні зі звичайними транспортними системами [5].

Як бачимо, термін «інтелектуальні транспортні системи» характеризує комплекс інтегрованих засобів управління транспортною інфраструктурою (ВДМ, технічні засоби організації дорожнім рухом (ТЗОДР), ТП), які застосовуються для вирішення завдань організації дорожнього руху, на основі сучасних інформаційних технологій, організації інформаційних потоків про функціонування транспортної інфраструктури в реальному режимі часу. Багаторівнева, складноорганізована ІТС є гібридною системою, що складається з безлічі різних систем, переважно тих, що взаємодіють один з одним – керівників, що класифікують, прогнозують, роблять експертну оцінку та приймають рішення чи таких, що підтримують ці процеси з метою досягнення

єдиної мети [6, с. 165].

Пріоритетними напрямками розвитку сучасної інтелектуальної транспортної системи в Україні, на нашу думку, є:

- побудова інтегрованої системи управління рухомими транспортними об'єктами та інфраструктурою з використанням новітніх технологій;

- забезпечення безпеки на дорогах (прогнозування небезпечних ситуацій, сповіщення про погодні умови, а також виявлені дорожньо-транспортні пригоди та затори, інформування учасників руху про виникнення непередбачуваних ситуацій тощо).

Крім того, слід погодитись також з тим, що до цих напрямів варто віднести «...ефективне використання дорожньої мережі (рівномірне завантаження доріг, оптимізація маршрутів перевезень); високоефективне використання транспортних засобів (планування вантажних та пасажирських перевезень, інформаційне задоволення потреб пасажирів, електронні платежі та ціноутворення, зменшення витрат транспортних організацій, оповіщення про затори, вибір автомобілів з оптимальними експлуатаційними властивостями для відповідних умов перевезень та ін.)» [7, с. 165].

Враховуючи вищевикладене, вважаємо, що подальший розвиток в Україні сучасної інтелектуальної транспортної системи має виступати одним з головних завдань і пріоритетів державної політики щодо забезпечення безпеки дорожнього руху як важливої складової національної безпеки України.

Список використаних джерел:

1. Катерна О. К. Інтелектуальні транспортні системи як інструмент економічного зростання країни. *Стратегія розвитку України*. №. 1. 2013. С. 96–98.

2. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2018 по 31.12.2018. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 26.04.2019).

3. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2019 по 31.03.2019. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 26.04.2019).

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

5. Інтелектуальна транспортна система. Матеріал з Вікіпедії — вільної енциклопедії. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Інтелектуальна_транспортна_система (дата звернення: 26.04.2019).

6. Редін В. Ю. Удосконалення організації дорожнього руху по проспекту Голосіївський м. Києва. Магістерська робота. НУБіПУ. Київ. 2015. URL: <https://studfiles.net/preview/3540898/page:5/> (дата звернення: 26.04.2019).

7. Рудзінський В. В., Мельничук С. В. Особливості підготовки фахівців за напрямком інтелектуальні транспортні системи. *Вісник ЖДТУ*. № 3 (62). 2012. С. 165-169.

Колобова Марта Михайлівна

провідний консультант із супроводження проектів Головного сервісного центру МВС України

СЕРВІСНІ ЦЕНТРИ МВС – ЗЕЛЕНЕ СВІТЛО ДЕРЖАВНОМУ СЕРВІСУ

Постановою Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 2015 року № 889 утворено як юридичні особи публічного права територіальні органи з надання сервісних послуг Міністерства внутрішніх справ Головний сервісний центр МВС (далі – ГСЦ МВС), як міжрегіональний територіальний орган з надання сервісних послуг МВС, та 26 регіональних сервісних центрів МВС в Автономній Республіці Крим та м. Севастополі, м. Києві та областях.

На сьогоднішній день в Україні функціонує 155 територіальних сервісних центрів МВС (далі – ТСЦ МВС), із них 106 – нового зразка, які надають послуги за принципом «єдиного вікна» у форматі відкритого офісу. У ТСЦ МВС нового зразка працює новоприйнятий мотивований та клієнтоорієнтований персонал, запроваджено систему електронної черги та електронних інфобоксів. Забезпечено моніторинг якості надання послуг у залах обслуговування, а в деяких центрах і на робочих місцях, встановлено он-лайн відеокамери для запису процесу обслуговування. Забезпечено умови для обслуговування осіб з інвалідністю, працює дитячий куточок.

З березня 2017 року запроваджено функціонування мобільних сервісних центрів МВС (далі – МСЦ МВС). На сьогоднішній день 24 МСЦ МВС надають найпоширеніші послуги у віддалених населених пунктах, де відсутні стаціонарні сервісні центри МВС. За час функціонування МСЦ МВС (станом на 01.12.2018) від органів місцевого самоврядування прийнято 2,1 тис. звернень (запитів) стосовно необхідності виїзду для обслуговування майже 47 тис. громадян. Здійснено 2,5 тис. виїздів, під час яких надано 41,7 тис. послуг.

Налагоджено співпрацю з органами місцевого самоврядування. Зокрема, 01 листопада 2018 року в приміщенні Центру надання адміністративних послуг (далі – ЦНАП) м. Києва (Дніпровська набережна, 19Б) за участю голови Київської міської державної адміністрації Віталія Кличка та начальника ГСЦ МВС Владислава Крикля презентовано пілотний проект співпраці з питань надання базових адміністративних послуг МВС через ЦНАП м. Києва.

Крім того, ГСЦ МВС запроваджено надання послуг ТСЦ МВС і ЦНАП в одному приміщенні. У містах Дніпро, Вінниця та Маріуполь отримати послуги МВС можливо в єдиному приміщенні з ЦНАП, розташованому в одному з торгових комплексів цих міст. У приміщеннях ЦНАП у містах Львів і Тернопіль розпочато роботу ТСЦ МВС, де надаються послуги із заміни посвідчення водія, видачі довідки про відсутність судимості, а також консультування щодо усіх послуг сервісних центрів МВС. Також, деякі послуги сервісних центрів МВС можна отримати в установі «Документ-сервіс «Готово!».

3 вересня 2017 року запроваджено сервіс замовлення довідки про несудимість в онлайн режимі.

Здійснюються заходи з покращення екзаменаційної діяльності та превенції проявів корупції під час отримання посвідчення водія. У липні 2017 року оновлено тести з Правил дорожнього руху, які пройшли відкрите онлайн обговорення за участі майже 11 тис. громадян. Тестові питання актуалізовані відповідно до існуючої ситуації на дорогах і згруповані за категоріями водійського посвідчення. Додатково створено можливість складання теоретичної частини іспиту на право керування транспортними засобами англійською мовою.

У березні 2018 року вперше запроваджено використання екзаменаторами в ТСЦ МВС чек-листа для практичних іспитів на отримання посвідчення водія, в якому зазначено перелік вправ та типові помилки, котрих припускаються громадяни під час такого іспиту, а також шкала оцінювання, що гарантує прозорість і зрозумілість системи оцінювання навичок кандидата у водії.

У березні 2018 року сервісні центри МВС оприлюднили онлайн усі схеми маршрутів, оновлених відповідно до актуальної ситуації на дорогах, за якими складається другий етап практичної частини іспиту на отримання права керування транспортними засобами.

Громадяни можуть безкоштовно завантажити чек-лист та схеми маршрутів із офіційних веб-сайтів ГСЦ МВС та регіональних сервісних центрів МВС.

У липні 2018 року класи зі складання теоретичної частини іспитів для отримання права керування транспортними засобами в ТСЦ МВС нового зразка обладнано відеокамерами для фіксації процесу іспиту. Проводиться тестова обробка відеопотоку інформації з таких камер.

28 серпня 2018 року за сприяння Державного агентства з питань електронного урядування в межах проекту «Прозорість та підзвітність у державному управлінні та послугах (ТАРАС)», що реалізується Фондом Євразія, у партнерстві з texty.org.ua відбувся запуск сервісу відкритих даних про первинну реєстрацію авто в Україні, який розміщено на веб-сайті ГСЦ МВС.

11 грудня 2018 ГСЦ МВС презентовано новий онлайн-сервіс «Перевірка свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу» на веб-сайті ГСЦ МВС, за допомогою якого можна перевірити легітимність свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу за його серією та номером. Для перевірки доступні дані з ЄДР МВС щодо свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів, які було видано, починаючи з 2013 року. Оновлення інформації здійснюватиметься щомісячно.

18 жовтня 2018 року відбулася презентація проекту «Таємний клієнт», завдяки якому громадяни мають можливість відкрито перевірити роботу державної структури та вплинути на хід розвитку реформи в напрямку забезпечення якісного сервісу. Проект «Таємний клієнт» реалізовується за

підтримки Консультативної місії Європейського Союзу (КМЄС) в Україні. Усі відгуки та зауваження опрацьовуються в режимі реального часу, а результати проекту будуть оприлюднені на веб-сайті ГСЦ МВС.

21 грудня 2018 року в Україні запрацював Електронний кабінет водія. Онлайн можна дізнатися актуальну інформацію про власні авто та посвідчення водія, перевірити й оплатити адміністративні правопорушення, переглянути історію будь-якого автомобіля за VIN-кодом та записатися в електронну чергу до сервісних центрів МВС.

Онлайн-сервіс доступний на сайті e-driver.hsc.gov.ua та на Урядовому порталі kmu.gov.ua у розділі «Електронні послуги». Доступ до е-Кабінету здійснюватиметься за допомогою цифрового підпису, BankID або MobileID.

Для охочих замовити індивідуальні номерні знаки в Електронному кабінеті водія доступна можливість швидкої перевірки, чи обраний знак вільний у даному регіоні, та одразу замовити макет.

Також за допомогою е-Кабінету можна ефективно організувати свій візит до СЦ МВС, обравши онлайн зручні дату та час.

Революційним нововведенням стала можливість перевірити будь-який транспортний засіб за VIN-кодом. Безкоштовно можна дізнатися про останню операцію з транспортним засобом, дату та місце його останньої реєстрації, рік випуску та загальні технічні характеристики. За 45,68 гривень користувачам Електронного кабінету водія стане доступною інформація про кількість попередніх власників, участь авто у ДТП, наявність заборони на продаж або обтяжень, страхування тощо.

Коновалова Марія Євгенівна

студентка Одеського фінансово-економічного коледжу Київського національного торговельно-економічного університету, спеціальність 072 «Фінанси, банківська справа та страхування»

Хорозян Ельміра Торосівна

студентка Одеського фінансово-економічного коледжу Київського національного торговельно-економічного університету, спеціальність 072 «Фінанси, банківська справа та страхування»

Вінгурт Ірина Юріївна

спеціаліст вищої категорії, викладач дисципліни «Медико-санітарна підготовка» Одеського фінансово-економічного коледжу Київського національного торговельно-економічного університету (науковий керівник)

ПЛАН ДІЙ ДЛЯ НАДАННЯ ДОЛІКАРСЬКОЇ ДОПОМОГИ

Кількість жертв ДТП щорічно перевищує 1 200 000 людей. Що таке ДТП? Чому так багато жертв і як допомогти людині, яка постраждала від ДТП? Сьогодні ми це з'ясуємо.

Дорожньо-транспортна пригода (ДТП) (також "Автотроцка") – подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки. Згідно зі статистикою в ДТП гине більше людей, ніж на війнах.

Основні причини виникнення ДТП:

- – ігнорування правил дорожнього руху;
- – водіння транспортних засобів у нетверезому стані;
- – перевищення швидкості руху;
- – поганий технічний стан транспортного засобу;
- – неякісний стан доріг.

Найбільш типові ушкодження при ДТП

За даними ВООЗ біля 30% осіб, які загинули при ДТП, могли б бути врятовані, якби їм протягом першої години вірно надали першу допомогу. Надання допомоги протягом перших 10 хвилин з моменту травми знижує смертність на 50%.

Серед травм, що виникають внаслідок ДТП, найчастіше зустрічаються черепно-мозкові, травми грудної клітки і органів грудної порожнини, живота і органів черевної порожнини, переломи хребта та трубчастих кісток.

Найбільшу небезпеку при травмах голови становлять ушкодження головного мозку (струс, ушиб, стиснення) і кісток черепа.

Характерна симптоматика:

- втрата свідомості;
- амнезія (втрата пам'яті на події, що безпосередньо передували травмі);

- головні болі;
- головокружіння;
- нудота, блювання.

Допомога зводиться до застосування холоду до голови, профілактики аспірації блювотних мас, щадного транспортування в лікувальний заклад. При відкритій травмі голови – ще й зупинка кровотечі, накладання асептичної пов'язки на рану, а при переломах основи черепа – на вуха.

Стиснення грудної клітки – важкий вид травм, що виникає при дії на грудну клітку двох зустрічних сил. Ознаки: синюшне забарвлення шкіри обличчя, шиї та верхньої частини грудної клітки з краплинними крововиливами, задишка, прискорення пульсу.

Ушкодження кісток тазу у вигляді двосторонніх переломів кісток з одночасним ушкодженням тазових органів (сечовипускного каналу, сечового міхура, прямої кишки, сечоводів, матки). Вони, як правило, супроводяться важким шоком і утворенням великих заочеревинних гематом (витікання крові сягає 2-3 л).

Переломи хребта – надзвичайно важка травма. Її ознаки – деформація хребта, сильний біль в спині, що посилюється при найменшому русі. Найбільша небезпека при переломі хребта – це ушкодження спинного мозку (розрив, стиснення), яке супроводиться розладами чутливості, рухів, функції тазових органів.

У подібній ситуації головне залишатися у спокої та спробувати надати першу медичну допомогу. Перша медична допомога – це комплекс заходів, скерованих на відновлення та збереження життя та здоров'я потерпілого, здійснюваних немедичними працівниками (взаємодопомога) або самим потерпілим (самодопомога). Одним з найважливіших положень надання першої допомоги є її терміновість: чим швидше вона надана, тим більше сподівань на сприятливий наслідок. Тому таку допомогу своєчасно може і повинен надати той, хто знаходиться поряд з потерпілим.

Якщо у потерпілого стиснення грудної клітини слід її (грудну клітину) звільнити від стиснення, знеболити, дати спокій, тобто намагатися звести до мінімуму рух постраждалого. Взагалі при наданні першої медичної допомоги намагайтеся сильно не рухати тіло потерпілого, ви можете нашкодити та зачепити важливі органи людини.

Якщо у потерпілого перелом треба зробити наступні дії:

Переломи бувають закриті і відкриті. При переломах потерпілому необхідно забезпечити іммобілізацію (нерухомість) пошкодженої ділянки тіла. Це зменшує біль і запобігає подальшому зсуву кісткових уламків та повторному пораненню ними кровоносних судин і м'яких тканин. При іммобілізації використовуються стандартні шини або будь-які підручні засоби (вузькі дошки, палиці і т.д.). Наприклад, транспортна іммобілізація в положенні “жаби” (потерпілого кладуть на твердий щит із зігнутими в колінах та помірно розведеними ногами). Також у потерпілого може бути кровотеча: внутрішня

або зовнішня. При зовнішній кровотечі необхідно наложити джгут(будь з чого, можна навіть з футболки) , якщо ж кровотеча внутрішня треба положити щось холодне на місце кровотечі (посиніння шкіри (утворення синця) на місці травми, м'які тканини болісні, опухлі або тверді на дотик) та звести до мінімуму рухи. Не намагайтеся перенести тіло постраждало в інше місце! Необхідно його залишити в лежачому стані.

У випадку з переломом хребта головним при наданні допомоги є здійснення надійної іммобілізації з метою недопущення стиснення чи розриву спинного мозку. При ушкодженні грудного чи поперекового відділів хребта потерпілих транспортують на носилках вниз животом або на спині, підклавши при цьому дерев'яний щит.

Також дуже важливо надати першу психологічну допомогу постраждалому у ДТП. *Перша психологічна допомога (ППД)* – це сукупність заходів загальнолюдської підтримки та практичної допомоги ближнім, які відчувають страждання і потребу. ППД може надавати не лише професійний психолог, а й інший спеціаліст, людина, яка знайома з правилами надання ППД. ППД включає:

- ненав'язливе надання практичної допомоги та підтримки;
- оцінювання потреб і проблем;
- надання допомоги у задоволенні нагальних потреб (наприклад, таких як їжа, вода, інформація);
- вміння вислуховувати людей, але не примушуючи їх говорити;
- вміння втішити і допомогти людині заспокоїтися;
- надання допомоги в отриманні інформації, встановленні зв'язку з відповідними службами і структурами соціальної підтримки;
- захист від подальшої шкоди.

Завдання ППД:

- формувати відчуття безпеки, зв'язку з іншими людьми, спокою і надії;
- сприяти доступу до соціальної, фізичної та емоційної підтримки;
- зміцнювати віру в можливість допомогти собі та оточуючим.

Незважаючи на дотримання правил уникнення ДТП, його все ж таки важно уникнути. Але в кожній ситуації є вихід, головне не загубитися та правильно допомогти постраждалій людині.

Список використаних джерел:

1. Дорожньо-транспортний травматизм: причини, ознаки, домедична допомога[Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://pidruchniki.com/85523/bzhd/dorozhno-transportniy-travmatizm-prichini-oznaki-domedichna-dopomoga>.

2. Дорожньо-транспортна пригода[Електронний ресурс] – Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/Дорожньо-транспортна_пригода.

3. Загальні принципи надання медичної допомоги у разі невідкладних станів [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://web.posibnyku.vntu.edu.ua/fmbt/berezyuk_bezpeka_zhittyediyalnosti/71.htm.

4. Перша допомога при переломах [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://gymnasium178.edu.kh.ua/rozdil_dlya_uchniv_ta_batjkiv/batjkivsjka_storinka/korisni_poradi_dlya_uchniv_ta_batjkiv/poradi_batjkam_ta_uchnyam_schod_o_profilaktiki_travmatizmu/persha_dopomoga_pri_perelomah/.

Крутас Михайло Вікторович

учень Державного навчального закладу «Вище професійне училище № 11 м. Хмельницького»

Марценюк Олександр Володимирович

викладач професійно-теоретичної підготовки Державного навчального закладу «Вище професійне училище № 11 м. Хмельницького»

НАДАННЯ ПЕРШОЇ ДОПОМОГИ ПРИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОДАХ

Основні причини смерті в ДТП:

- травми, не сумісні з життям – 20%
- затримка швидкої допомоги – 10%
- неправильно надана перша допомога або бездіяльність очевидців – 70%.

Чому так все відбувається, як допомогти людині, яка постраждала в ДТП? Адже в автошколі всі вивчають правила надання першої медичної допомоги при ДТП. Але більшість залишається байдужою до чужого горя, або не знають, як допомогти. Ми закликаємо всіх автомобілістів не залишатися байдужими і ознайомитися (або повторити) з основними принципами надання першої допомоги при ДТП.

Аварії часто трапляються в районах, віддалених від лікарень. Це одна з основних причин, коли швидка не може швидко доїхати до місця аварії. І цей до госпітальний період в наших руках. Уміння надати допомогу на цьому етапі дуже цінується.

Забезпечення безпеки на місці ДТП.

1. Увімкнення аварійної світлової сигналізації та встановлення знака аварійної зупинки.

2. Оцінка обстановки і впевненість у власній безпеці, інакше число жертв може зрости. Автомобіль з бензиновим двигуном згорає за 5-7 хвилин, є ймовірність вибуху. Тому необхідно заглушити двигун, відключити акумулятор (від'єднати дроти від акумулятора всіма можливими способами

вирвати, обрізати, відкрутити). Якщо автомобіль врізався в стовп з лініями електропередач, то можливий обрив ліній. Потрібно бути обережним.

3. Виклик швидкої допомоги і служб порятунку.

Нехай завжди у вашій телефонній книзі будуть занесені в пам'ять номери служб порятунку:

Виклик допомоги за такими телефонами: 112 – загальний номер екстреної допомоги. В деяких регіонах він може не працювати; 103 – екстрена (швидка) медична допомога; 102 – Національна поліція України; 101 – пожежно-рятувальна служба.

Послідовність надання допомоги при ДТП.

1. Викликаємо швидку допомогу.

2. Необхідно витягти потерпілого з машини. Це дуже відповідальний момент, оскільки можна посилити тяжкість отриманих травм. Основні травми при ДТП – це черепно-мозкова травма, травми грудного відділу і нижніх кінцівок. Перед витяганням потерпілого з автомобіля необхідно усунути все те, що може перешкодити цьому. Витягають людину, взявши його за пахові області.

Оскільки при аварії людина отримує різного роду травми, забої, переломи, не можна створювати ніяких різких рухів. Ні в якому разі не можна смикати і витягати кінцівки. А також ні в якому разі не згинайте кінцівки і тулуб. Якщо є підозра на перелом хребта, то такого хворого укладають на живіт, щоб місце перелому залишалось у відносному спокої.

3. Після вилучення потерпілого все необхідно робити максимально обережно і максимально швидко оцінювати його стан. Спочатку необхідно усунути одяг, який здавлює, щоб забезпечити приплив кисню (прибрати краватку, розірвати одяг, послабити ремінь та ін.). Будь-який необережний рух або натискання може тільки посилити біль, будьте уважні.

4. Оцінюємо стан потерпілого. Спочатку необхідно оцінити стан життєво-важливих функцій, від цього і буде залежати характер надання першої допомоги:

- дихання: в нормі кількість вдихів в хвилину у дорослого – 16-20, у дітей – 20-23. У потерпілого може розвинутися як прискорене дихання (25-30), так і рідкісне (8-10), що може свідчити про розвиток шоку;

- пульс: промацувати його краще на сонній (шия) або променевої артерії.

У нормі 60-80, у дітей 80-90. Прискорений пульс, повільний (менше 60), а також неритмічний може бути ознакою шоку;

- реакція зіниць: у здорових людей зіниця звужується при світлі і розширюється у темряві. Якщо у потерпілого зіниці розширені і не реагують на світло - це ознака небезпечного для життя стану.

- шкірні покриви: в нормі рожевого забарвлення і теплі на дотик. При непритомності і крововтраті стають блідими і холодними. У разі тяжкого порушення дихання і крововтрати – синюшними. У рятувальників на таку оцінку має відводитися 5-10 секунд.

Реанімація потерпілого при ознаках клінічної смерті.

Кожна з таких ознак не є головною і достовірною ознакою клінічної смерті. Діагноз ставиться при наявності всіх ознак або більшості з них:

- відсутність свідомості;

- відсутність дихання;

- відсутність пульсації на великих судинах (сонних або стегнових). На променевої артерії пульс краще не перевіряти, так як при систолічному тиску (верхнє) 50-60 мм. рт. ст. він вже зникає;

- розширення зіниць;

- зміна кольору шкіри і слизових (поява блідості або частіше вираженої синюшності).

Клінічна смерть – це період між життям і смертю, при якому відсутні клінічні ознаки життя, але життєво важливі процеси в організмі ще тривають. Це той період, коли можна врятувати людину. При наданні реанімації в перші 3 хвилини ймовірність порятунку 75%, якщо час затягується до 5 хвилин – ймовірність порятунку 25%. І якщо понад 10 хвилин – то врятувати людину вже нереально. Так як за, здавалося б, лічені хвилини помирає мозок людини.

Загальні принципи реанімації:

- потерпілого необхідно покласти на тверду поверхню;

- під шию підкладається валик ,щоб уникнути западання мови;

- непрямий масаж серця зі штучним диханням. Співвідношення числа стиснень грудної клітини і штучних вдихів - при наданні допомоги однією людиною на 2 вдихи – 15 стиснень, при наданні допомоги двома – на 1 вдих – 5 стиснень. Загальне число вдихів – 12-16 в хвилину, стиснень грудної клітини – 60-70 в хвилину. Вдування повітря повинно займати 1-2 секунди. Продавлювання грудної клітини повинно бути на 4-5 см, у дітей 2-3 см і проводитися підставою долоні однієї руки. Масаж продовжують до повного відновлення серцевої діяльності.

- поява самостійного дихання.

Загальні принципи надання першої медичної допомоги при ДТП.

- зупинити кровотечу;

- при відсутності дихання приступити до штучного дихання;

- при відсутності пульсу - разом зі штучним диханням робити непрямий масаж серця;

- обробити рани, накладити пов'язку. При переломах – накладити шини.

На початку 2018 року нинішнє МОЗ підготувало проект наказу змін, які мають бути внесені до комплектації аптечки. Однак це лише проект, який поки не пройшов жодного узгодження і не адаптований до українських стандартів.

Згідно з п. 31.4.7. Правил дорожнього руху, без аптечки експлуатувати транспортний засіб не можна. Представники поліції намагаються штрафувати за порушення цієї норми за статтею 121 КпАП, в якій йдеться про управління несправним транспортним засобом (посилаючись на п. 31.4.7 ПДР). Штраф за цією статтею – 340 – 425 грн.

Щодо запропонованих МОЗ новацій. Теперішній комплект аптечки, в основному, складається з засобів, спрямованих на зупинку кровотечі та й іншу долікарську допомогу.

Список використаних джерел:

1. Т.В. Петриченко. Перша медична допомога: підручник. – К.: ВСВ Медицина, 2010. – 272 с.

Кудашева Ліліана Володимирівна

вчитель географії Криворізької загальноосвітньої школи № 119, магістр географії

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ПОЛІЦЕЙСЬКИМИ ПІДРОЗДІЛАМИ ДЕЯКИХ КРАЇН СВІТУ

Проблема забезпечення безпеки дорожнього руху виникла ще до моменту появи автомобіля, але з його винаходом дана проблема набула особливо гострого характеру. Автомобілізація, крім позитивних моментів, привнесла в суспільство збільшення росту загибелі людей на дорогах, а також отримання ними травм різного ступеня тяжкості. В обстановці, що характеризується високою інтенсивністю дорожнього руху, залученням всіх членів суспільства в цей процес в якості учасників дорожнього руху, збільшенням числа транспортних засобів, діяльність державних органів щодо забезпечення дорожнього руху, попередження ДТП та зниження тяжкості їх наслідків набуває особливої значущості [4].

Наразі в нашій державі склалася катастрофічна ситуація у сфері безпеки дорожнього руху. У 2017 році в Україні сталися майже 155 тис. ДТП, з яких понад 25 тис. – із постраждалими особами. А протягом 2018 року – майже 117 тис. ДТП, 19 тис. з яких – із постраждалими. Лише за останні два роки у ДТП загинули понад 5,5 тис. осіб. Травмовано – понад 57 тис. Для порівняння за 2017 рік у зоні АТО, де фактично відбуваються справжні бойові дії із застосуванням сучасного озброєння, загинули 763 наших військовослужбовців.

Яскравим прикладом останніх подій в Україні є жахлива трагедія, що сталася 17 квітня 2018 року в м. Кривому Розі, внаслідок якої загинуло десять осіб. Тому на сьогодні роль поліції є надзвичайно важливою у керуванні дорожньою безпекою в нашій країні. Поліція виступає рушійною силою, яка в змозі контролювати та не допускати аварійні ситуації на автомобільних дорогах.

Останніми роками в багатьох країнах спостерігається тенденція все більшого зростання ролі поліцейської діяльності за дотриманням правил дорожнього руху для підвищення рівня його безпеки. У національні програми забезпечення безпеки дорожнього руху, що приймаються, як правило, на

середньострокову перспективу, включається робота поліції по виявленню найбільш небезпечних порушень правил дорожнього руху, що приводять до ДТП, в яких гинуть і отримують поранення люди. Так, нагляд поліції на дорогах входить в пріоритетні напрями діяльності по зниженню кількості в ДТП в європейських державах, наприклад, в Австрії, Великобританії, Данії, Фінляндії, Швеції [2].

У багатьох державах на національному рівні встановлені єдині для всіх поліцейських підрозділів повноваження. Таким чином, основними функціями дорожньої поліції в більшості держав є: нагляд за дотриманням правил дорожнього руху, оформлення ДТП і розслідування обставин їх здійснення, участь в охороні громадського порядку і боротьбі із злочинністю. Крім того, в деяких країнах дорожні поліції здійснюють прийом кваліфікаційних іспитів у кандидатів у водії і видачу водійських посвідчень, контролюють технічний стан транспортних засобів, ведуть облік ДТП, займаються вихованням учасників дорожнього руху і в цілому пропагандиською роботою серед населення. У багатьох інших країнах роль дорожньої поліції в діяльності держави по зниженню числа потерпілих від ДТП обмежується наглядом за дорожнім рухом, роботою на місці ДТП, пропагандою безпеки дорожнього руху [2].

Проте, в різних країнах існують свої особливості діяльності дорожніх поліцейських.

Так в дорожній поліції ФРН є спеціальний підрозділ – патруль прихованого спостереження, який виходить на чергування в непримітних авто з відеокамерою і вимірником швидкості. Контролери в штатському гальмують всіх, хто може представляти небезпеку.

В Ізраїлі департамент дорожнього руху відповідає за контроль, керівництво, координування і нагляд за діяльністю системи дорожнього руху, а також за визначення загальної політики цієї системи. У завдання департаменту входить регулювання дорожнього руху і скорочення числа дорожніх катастроф шляхом їх розслідування і залучення правопорушників до відповідальності. Департамент дорожнього руху входить до складу цивільної поліції. Співробітники дорожньої поліції озброєні легкою стрілецькою зброєю. В Ізраїлі також є суспільна поліція, працівники якої виходять у вільний від основної роботи час і за свою участь в контролі за дорожнім рухом нічого не отримують.

За порядком на дорогах у США стежать поліцейські патрулі штату або міста. Так, наприклад, у штаті Флорида проходить експеримент, коли добровольці (домогосподарки, пенсіонери, студенти) роз'їжджають на поліцейських автомобілях, мотивуючи інших дотримуватися правил дорожнього руху. Волонтери не можуть виписати штраф або провести арешт порушників, у них немає ніякої зброї. Але вони можуть повідомити про серйозні порушення поліцейським по радіо і надати допомогу жертвам ДТП. Всі добровольці для цього проходять спеціальне навчання.

Починаючи 2006 року за порядком на дорогах у Швеції спостерігають не тільки штатні дорожні поліцейські, але і оперативні працівники звичайної

поліції, основними завданнями яких є: відстежувати перевищення швидкості, перевіряти водіїв на алкогольне сп'яніння, стежити за тим, щоб водій і пасажери мали одягнені ремені безпеки.

Цікавим є досвід Литви, яка провела незвичайний експеримент: на пішохідних переходах було встановлено 300 силуетів картонних «поліцейських». Вони були зроблені у натуральну величину і розфарбовані в кольори литовських вартових порядку. Крім того, на автострадах були встановлені пластикові імітатори поліцейських автомобілів теж у натуральну величину. Тільки за рахунок такого нововведення литовської дорожньої поліції вдалося понизити аварійність на дорогах за місяць на 10%.

У одному з сільськогосподарських районів Угорщини дорожні поліцейські несуть чергування разом із загонами школярів-добровольців з метою розширення знань учнів і партнерської взаємодії державних закладів у сфері розвитку дорожньої безпеки.

Як бачимо, більшість країн Європи мають позитивний досвід у сфері управління БДР і це досвід може бути запозичений Україною. Для цього потрібна лише політична воля керівництва країни та українського суспільства.

Узагальнюючи вищевикладене, слід зазначити, що забезпечення безпеки дорожнього руху є одним з найважливіших завдань держави, виконання якого покладається на структурні підрозділи поліції, яка відіграє важливу роль в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Разом з тим, важливою складовою, що сприятиме більш ефективному здійсненню поставлених завдань та виконанню функцій є удосконалена державна політика в діяльності органів державної влади, побудова оптимальних моделей управління системою безпеки дорожнього руху, використання міжнародного досвіду та вдосконалення нормативно-правової бази в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху. Важливу роль в цьому напрямку відіграє взаємозв'язок патрульної поліції та громадськості.

Список використаних джерел:

1. Гриценко В., Сибірцева Л. Роль та значення патрульної поліції в забезпеченні безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс] / В. Гриценко, Л. Сибірцева. – Режим доступу: https://www.cuspu.edu.ua/images/nauk_zapiski/pravo/2_spec_2017/181-183.pdf
2. Досвід забезпечення безпеки дорожнього руху в різних країнах [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://studopedia.su/9_108162_dosvid-zabezpechennya-bezpeki-dorozhnogo-ruhu-v-riznih-krainah.html
3. Козоріз В. Досвід країн Європи щодо управління безпекою дорожнього руху [Електронний ресурс] / В. Козоріз. – Режим доступу: <http://tur.org.ua/news/dosvid-krayin-ievropi-shchodo-upravlinnya-bezpekoju-dorozhnogo-ruhu>
4. Правове становище і організація діяльності поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс] – Режим доступу:

https://stud.com.ua/40764/pravo/pravove_stanovische_organizatsiya_diyalnosti_politsiyi_schodo_zabezpechennya_bezpeki_dorozhnogo_ruhu

5. Стаття 52-3. Повноваження Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://законодавство.com/zakon-ukrajiny/stattya-povnovajennya-natsionalnoji-politsiji-193241.html>

Ланцедова Юлія Александровна

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

НЕПРАВОСУДНЫЕ ПРИГОВОРЫ ЗАЙЦЕВОЙ И ДРОНОВУ: ПРИЧИНЫ И ПУТИ ИХ ПРЕОДОЛЕНИЯ

В продолжение начатого в выступлениях коллег на данной и иных конференциях юридического анализа приговора по резонансному харьковскому ДТД целесообразно подчеркнуть, что в приговоре утверждается: Е. Зайцева и Г. Дронов виновны в равной степени. И если бы Г. Дронов не выехал на желтый сигнал светофора на перекресток, то Е. Зайцева, двигаясь с любой скоростью, проехала бы беспрепятственно данный перекресток, и наоборот [9]. Такое мышление свидетельствует об отсутствии у судьи и иных лиц, которые так же так рассуждают, фактически юридического образования, поскольку вначале следует в полной мере дать оценку одной из наиболее вероятных версий – в данном случае той, которая соответствует фактическим обстоятельствам содеянного, т. е. когда пути автомобилей Е. Зайцевой и Г. Дронова пересеклись. И по данной версии проверить действие всех возможных факторов. И только приведение скорости автомобиля Е. Зайцевой к нормативной без изменения действия всех иных фактически имевших место факторов, дает ответы на все вопросы: в обоих водителей появляется техническая возможность избежать столкновения или в любом случае столкновение автомобилей уже не привело к выбрасыванию автомобиля Е. Зайцевой за пределы перекрестка на потерпевших.

Поэтому нет необходимости выдвигать и проверять уже какие-либо другие версии, которые будут характеризовать уже иную дорожно-транспортную ситуацию, а не фактически имевшую место.

В силу изложенного налицо непрофессионализм судьи и всех иных лиц, которые способны рассуждать именно таким образом. Если, конечно, под такого рода юридический непрофессионализм судья или иные антиделиктологи не прятали свои истинные коррупционные намерения.

К сожалению, и судьи высших судебных инстанций, рассматривая соответствующие уголовные дела, проявляют профессиональную

некомпетентность и неосведомленность в этих вопросах. Например, постановлением коллегии судей первой судебной палаты только что сформированного Кассационного уголовного суда в составе Верховного Суда от 31.10.2018 г. по уголовному делу № 718/2851/17, производство № 51-6768км18, были проигнорированы требования ч. 1 ст. 3 Конституции Украины, согласно которым, человек его жизнь и здоровье признаны в Украине наивысшей социальной ценностью [3], а также ст. 2 «Право на жизнь» Конвенции о защите прав человека и основоположных свобод, которая категорически запрещает лишать человека жизни за исключением случаев, указанных в ч. 2 данной статьи [2]. Решение местного суда и апелляционного суда также были оставлены без изменений, которыми лицо, виновное в нарушении правил безопасности дорожного движения в состоянии алкогольного опьянения, повлекшее смерть одного человека и причинение средней тяжести телесных повреждений другому лицу, было освобождено от отбывания наказания с установлением испытательного срока. При этом не была дана надлежащая оценка и направлено соответствующее уведомление Генеральному прокурору Украины о не менее непрофессиональных действиях подчиненного прокурора, который вначале внес кассационную жалобу, считая освобождение виновного от отбывания наказания безосновательным, а затем отказался от поддержания данной жалобы [8].

О каком же безусловном соблюдении указанных требований Основного закона и Конвенции о защите прав человека и основоположных свобод в части провозглашения жизни и здоровья человека наивысшей социальной ценностью в данном случае может идти речь, если лица, убивающие даже по неосторожности других лиц в состоянии алкогольного опьянения или при наличии иных отягчающих обстоятельств, в конечном итоге освобождаются от отбывания наказания?

Более того, как указанная коллегия судей, так и Большая Палата Верховного Суда Украины оказались некомпетентными, не увидев в данной ситуации необходимость принятия согласно практике Европейского суда по правам человека так называемого пилотного решения согласно рекомендациям Европейского суда по права человека, высказанных в решениях по делам Боттацци против Италии, № 34884/ 97, п. 22; Бурдова, № 2, пп. 134-135; Юрий Николаевич Иванов против Украины, заявление № 40450/04; и др. [7].

Ведь в настоящее время принятия аналогичных решений местными и апелляционными судами об освобождении виновных лиц от отбывания наказания или от уголовной ответственности приобрело, к сожалению, системный характер, а сама ситуация характер крайне актуальной и исключительной правовой проблемы. Поэтому данное дело следовало было бы передать на рассмотрение Большой палаты Верховного Суда Украины в силу того, что это уголовное дело содержит исключительную правовую проблему и такая передача необходима для обеспечения развития права и формирования единой правоприменительной практики, и является, в соответствии с

требованиями ч. 5 ст. 434-1 УПК Украины, компетенцией уже Большой палаты Верховного Суда Украины [5]. Здесь и далее указывается не нормативный, а поддерживаемый автором вариант именованя отечественных антиделиктных органов и соответствующих должностных лиц с указанием на принадлежность к нашему государству [5].

В таком случае была бы оправданной формулирование Большой палатой Верховного Суда Украины правовой позиции по поводу того, что в случае умышленного или неосторожного лишения жизни человека виновное лицо, в силу требований ч. 1 ст. 3 Конституции Украины и ст. 2 Конвенции о защите прав человека и основоположных свобод, не может быть освобождено ни от уголовной ответственности на основании ст. ст. 45, 46, 47 и 48 УК Украины, ни от отбывания назначенного наказания на основании ст. ст. 75, 79 УК Украины [4], а за совершение такого деяния в состоянии алкогольного или иного опьянения либо при наличии иных отягчающих обстоятельств и от отбывания наказания в виде лишения свободы. Однако существующий судебский корпус Кассационного уголовного суда в составе Верховного Суда Украины и Большой палаты ВС Украины, как оказалось, не способен решать такого рода проблемные правовые ситуации, а потому изложенные в данной публикации положения о возможностях использования результатов исследования записей бортовых компьютеров, видеорегистраторов и камер наружного наблюдения в расследовании ДТД помогут судьям и иным антиделиктологам преодолеть существенные недостатки традиционного профессионального роста.

Выглядит достаточно актуальным рядом с противодействием хотя бы самым откровенным коррупционным проявлениям и собственно комплексное повышение квалификации ординтов, экспертов, следователей, прокуроров, адвокатов и судей, которые, к сожалению, наряду с включением в различного рода откровенные коррупционные схемы досудебного следствия и судебного рассмотрения дела, проявляют также и достаточно низкий уровень профессиональной юридической некомпетентности и не могут даже разграничить между собой на практике две смежные формы вины – преступную самонадеянность, когда лицо легкомысленно надеется на предотвращение общественно опасных последствий своего деяния, и косвенного умысла, когда лицо сознательно допускает наступление такого рода последствий [4].

В этой связи Большая палата ВС Украины также должна была решить правовую проблему с учетом существующей практики совершения ДТД, повлекшего смерть людей, при наличии рецидива подобного рода скрытых деяний одного и того же виновного лица, которому определенное лицо или лица ранее неоднократно помогали избежать заслуженного вида и степени юридической ответственности [1 и др.].

Такие действия по вмешательству в деятельность судебных органов в случае установления их системы должны, кроме квалификации по ст. 376 УК Украины, рассматриваться как совершение криминального правонарушения их

подопечным по предварительномуговору с ним. Поэтому местный суд до вынесения приговора должен был исследовать и существующие сведения о том, что Е. Зайцева также ранее неоднократно допускала нарушения правил безопасности дорожного движения [6 и др.]. И если будет установлено, что, по крайней мере, три таких нарушения имели признаки уголовно наказуемого нарушения правил безопасности дорожного движения, но Е. Зайцева не привлекалась к уголовной ответственности в силу незаконного вмешательства определенных лиц или лица и такая система сложилась в пределах действия сроков погашения административной или уголовной судимости, то смогут появиться основания для привлечения Е. Зайцевой за данное ДТД и п. 12 ч. 2 ст. 115 УК Украины по предварительномуговору группой лиц, т.е. в целом по п. п. 1, 5 и 12 ч. 2 ст. 115 УК Украины [4].

Ведь такие лица или лицо, помогая Е. Зайцевой избегать уголовной ответственности и за предыдущим эпизодами, при составлении системы такого вмешательства в деятельность антиделиктных органов, сами сознательно допускают наступление в случае совершения Е. Зайцевой последующими аналогичными уголовно наказуемыми деяниями уже каких-либо последствий, а собственно Е. Зайцева вследствие системы такого вмешательства уже имела все основания надеяться на вмешательство этих лиц и в данном случае [1 и др.]. И поэтому она решила и в данной дорожно-транспортной ситуации также сознательно допустить наступление любых последствий.

Список использованных источников:

1. Забудьте о правосудии: В Зайцевой появились влиятельные покровители. Игорь Нагорный. 26.10.2017. *Корупція: веб-сайт*. URL: <https://ru.korupciya.com/zabudte-o-pravosudii-v-zaytsevoy-poyavilis-vliyatelnyie-pokroviteli/>.

2. Конвенція про захист прав людини та основоположних свобод. Підписана 04 лист. 1950 р. зі змінами та доповненнями, внесеними Протоколами № 11 від 11 трав. 1994 р. № 14 від 13 трав. 2004 р., ратифікована законом України № 475/97-ВР від 17 липн. 1997 р. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_004.

3. Конституція України: закон України від 28 черв. 1996 р. № 254к/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1996. № 30. Ст. 141, із змінами, згідно із законом України від 07 лют. 2019 р. № 2680-VIII. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр>.

4. Кримінальний кодекс України: закон України від 05 квіт. 2001 р. № 2341-III. *Відомості Верховної Ради (ВВР)*, 2001. № 25–26. Ст. 131, зі змінами згідно із законом України № 2628-VIII від 23 лист. 2018 р. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.

5. Кримінальний процесуальний кодекс України: закон України від 13 квіт. 2012 р. № 4651-VI. *Відомості Верховної Ради України*, 2013. № 9-10.

Ст. 88, зі змінами згідно із законом України № 2599-VIII від 18 жовт. 2018 р. ВВР. 2018. № 46. Ст. 374. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4651-17>

6. Лексус, совершивший ДТП в Харькове, ранее грубо нарушал правила (видео). URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4651-17>.

7. Пілотні рішення ЄСПЛ у справах проти України. 8 серп. 2016. *Судова Правда* : *Judicial Truth* : *веб-сайт*. URL: <https://www.facebook.com/Judicial.Truth/posts/>.

8. Постанова колегії суддів першої судової палати Касаційного кримінального суду у складі С. О. Стороженка, Н. О. Марчук і Т. В. Шевченко від 31 жовт. 2018 р. по кримінальній справі № 718/2851/17 провадження. *Єдиний державний реєстр судових рішень*: *веб-сайт*. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/77586922>.

9. Приговор Зайцевой и Дронову: видео онлайн-трансляции заседания суда. *24 канал*: *веб-сайт*. URL https://24tv.ua/ru/sud_nad_zajcevoj_smotret_online_transljacija_prigovora_zajcevoj_i_dronovu_n118436.

Мельничук Влада Павлівна

курсант 4-го курсу Прикарпатського факультету Національної академії внутрішніх справ (м. Івано-Франківськ)

Данченко Катерина Михайлівна

старший викладач кафедри кримінально-правових дисциплін та оперативно-розшукової діяльності Прикарпатського факультету Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук (м. Івано-Франківськ) (науковий керівник)

ОСОБЛИВОСТІ ПОЛІЦЕЙСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

У статті 1 Закону України «Про Національну поліцію України» зазначено, що Національна поліція України (поліція) – це центральний орган виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку [3].

У свою чергу, стаття 23 вищезазначеного Закону закріплює основні повноваження поліцейських у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, до яких відносяться:

1) регулювання дорожнього руху та здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі;

2) здійснення супроводження транспортних засобів у випадках, визначених законодавством України;

3) видання відповідно до закону дозволів на рух окремих категорій транспортних засобів, а також видання та погодження дозвільних документів у сфері безпеки дорожнього руху [3].

Але ми розуміємо, що діяльність поліцейських у сфері дорожнього руху не обмежується тільки цими трьома повноваженнями.

Безпека дорожнього руху – це комплекс та система правил, заходів і засобів, що забезпечують умови безпечного дорожнього руху, які спрямовані на захист і збереження життя і здоров'я активним та пасивним учасникам дорожнього руху, а також, захист і збереження довкілля та майна [2].

У своїй статті Б. Є. Лук'яничков вважає, що для ефективного забезпечення безпеки дорожнього руху потрібно:

- по-перше, пріоритетним завданням є удосконалення нормативно-правової бази, що регламентує застосування технічних засобів контролю саме поліцейськими безпосередньо на місці зупинки транспортного засобу;

- по-друге, оснащення Національної поліції України сучасними і ефективними технічними засобами для виявлення стану наркотичного та іншого сп'яніння у польових умовах;

- по-третє, розробити, сформулювати та відобразити в чинному законодавстві України дефініцію терміну «інше сп'яніння», який би повною мірою відображав сутність згаданого явища;

- по-четверте, ґрунтуючись на проведенні комплексних досліджень, скласти єдиний каталог засобів та речовин, які можуть призвести до стану «іншого сп'яніння» з подальшою розробкою та закріпленням у відповідних нормативно-правових актах ознак такого сп'яніння [5, с. 157].

Ми погоджуємося з даною думкою, адже кількість аварій винуватцями яких є водії у стані сп'яніння залишається на досить високому рівні. Так, Україну сколихнула страшна аварія в Харкові 18 жовтня 2017 року, яка забрала життя шістьох людей, а ще п'ятеро отримали тяжкі травми. Автомобіль «Лексус», за кермом якого знаходилась 20-річна Олена Зайцева вилетів на тротуар в самому центрі міста, збивши на переході 11 людей. За попередньою версією МВС, саме вона стала винуватицею трагедії, адже їхала на великій швидкості на червоне світло перебуваючи у стані сп'яніння [1].

Розкриття правопорушень та злочинів у сфері дорожнього руху, пошук водіїв, які стали винуватцями дорожньо-транспортних пригод та залишили місце пригод, потребують комплексного підходу та взаємодії різних структурних підрозділів поліції. Саме працівники поліції здійснюють такі заходи, як:

- встановлюють очевидців та свідків дорожньо-транспортної пригод;
- проводять огляд місця подій, а також огляд транспортного засобу;
- перевіряють автостоянки, станції технічного обслуговування, гаражні кооперативи;
- перевіряють всі автомобілі, що підпадають під орієнтування тощо.

Крім того, завжди одним з найважливіших напрямків діяльності поліцейських у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є запобігання дитячого дорожньо-транспортного травматизму, що є невід'ємною частиною забезпечення конституційних прав та свобод громадян. Навіть перевезення організованої групи дітей неможливо здійснити без супроводження їх співробітником Національної поліції України [4, с. 130].

Отже, проблематика забезпечення безпеки дорожнього руху була, є і буде актуальною для будь-якої країни, особливо для України. Велика кількість дорожньо-транспортних пригод та постраждалих від них безпосередньо впливає на економіку та сферу охорони здоров'я України в силу свого масштабу, важкості наслідків ушкоджень, що потребують для свого розв'язання багато зусиль. У той час, як у європейських країнах дороги стають безпечнішими, в Україні рівень аварійності, на жаль, зростає. Поліція відіграє надзвичайно важливу роль у сфері безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Газета «Вести». 19 жовтня 2017 р. URL: <https://vestiukr.com/harkov/261592-trahedija-v-kharkove-voditeli-poterjali-strakh>.
2. Герасимюк О. В. Аспекти забезпечення безпеки дорожнього руху. Збірник наукових праць Національної академії Державної прикордонної служби України серія: військові та технічні науки, 2013. № 1. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpnapv_vtn_2013_1_25.
3. Закон України «Про Національну поліцію України» від 02.07.2015. № 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19>
4. Комісаров С.А. Організація взаємодії підрозділів Національної поліції України під час реалізації повноважень щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти. Кривий Ріг, 2017. С. 129-131.
5. Лук'янчиков Б. Є. Щодо подальшого нормативного врегулювання встановлення стану сп'яніння водіїв транспортних засобів. Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти. Кривий Ріг, 2017. С. 154-158.

Митрик Наталія Богданівна

курсант 4-го курсу Прикарпатського факультету Національної академії внутрішніх справ (м. Івано-Франківськ)

Данченко Катерина Михайлівна

старший викладач кафедри кримінально-правових дисциплін та оперативно-розшукової діяльності Прикарпатського факультету Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук (м. Івано-Франківськ) (науковий керівник)

ПОВНОВАЖЕННЯ ПІДРОЗДІЛІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Низький рівень безпеки дорожнього руху в Україні залишається однією з найважливіших проблем. Найпоширенішими причинами дорожньо-транспортних пригод є: перевищення швидкості, недотримання правил обгону, неуважне водіння, а також водіння у стані алкогольного сп'яніння. Все це потребує якнайшвидшого реагування та вжиття відповідних заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху.

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

- низький рівень дорожньої дисципліни учасників дорожнього руху та усвідомлення небезпеки наслідків її порушення, зокрема недотримання встановленої швидкості руху та правил маневрування, ігнорування використання ременів безпеки, порушення режимів праці та відпочинку водіями;

- неналежний рівень практичного забезпечення невідворотності покарання за порушення правил дорожнього руху та усвідомлення цього учасниками дорожнього руху;

- недостатній рівень координації діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади щодо вирішення питань безпеки дорожнього руху;

- недостатність фінансування заходів, спрямованих на зниження рівня аварійності на дорогах, та відсутність системних підходів до проведення аналізу ефективності фінансування таких заходів;

- низький рівень використання сучасних методів підготовки та підвищення кваліфікації водіїв, навчання правил дорожнього руху громадян;

- недостатня ефективність системи організаційно-планувальних та інженерних заходів, спрямованих на вдосконалення організації руху транспорту та пішоходів, створення безпечних умов руху;

- низький рівень використання автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху;

– неефективність системи контролю за безпечністю транспортних засобів під час експлуатації;

– недосконалість системи оповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та надання допомоги потерпілим [5, с. 119].

Кроком до вирішення даних проблем стало реформування МВС України, яке розпочалось із створення нового органу в системі – Національної поліції, статус якого визначений в Законі України від 02 липня 2015 року «Про національну поліцію». Ключовим підрозділом, з якого власне і почалась реформа МВС України, стала патрульна поліція, на яку покладено виконання досить широкого кола завдань, зокрема забезпечення безпеки дорожнього руху та організація контролю за додержанням законів, інших нормативно-правових актів з питань безпеки дорожнього руху [2, с. 101].

На патрульну службу покладається широке коло і загальних правоохоронних завдань, і низки специфічних, що є основою її адміністративно-правового статусу як правоохоронного органу. При цьому її природа зумовлена походженням функцій держави щодо правової охорони життя і здоров'я громадян від протиправних посягань і знаходить своє особливе вираження в обов'язку забезпечення безпеки дорожнього руху. Особливий адміністративно-правовий статус патрульної служби пов'язаний зі спеціалізацією по лінії особливого напрямку державної діяльності визначеною Законами України «Про транспорт», «Про дорожній рух» тощо [1, с. 30].

Загальновідомо, що очікуваним результатом діяльності із забезпечення безпеки дорожнього руху є зменшення кількості загиблих, економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод, покращення транспортної культури та дисципліни, впевненість учасників дорожнього руху у їхній безпеці (мінімізація ризиків), зменшення соціальної напруженості в суспільстві від великих втрат через дорожньо-транспортний травматизм тощо [4, с. 58].

Виходячи з поставлених завдань, діяльність патрульної поліції полягає у здійсненні провадження у справах про адміністративні правопорушення та прийнятті відповідних актів – складанні протоколів про адміністративні правопорушення, винесенні постанов, складанні процесуальних документів при застосуванні заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення. У сфері забезпечення безпеки дорожнього руху дана діяльність патрульної поліції полягає у виявленні порушень правил, норм та стандартів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, збиранні та підготовці матеріалів, оцінці доказів, кваліфікації адміністративних проступків, застосуванні заходів відповідних адміністративних стягнень, заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення або передачі матеріалів справи на розгляд судовим органам [2, с. 102].

Пріоритетними методами досягнення поставлених завдань залишається переконання, взаємодія з суспільством і тільки як крайній захід, коли вичерпано інші заходи впливу – застосування каральних заходів [2, с. 102].

С. С. Погорелий переконаний, що довіра населення до будь-якого органу публічного адміністрування є більше елементом політичного управління [3, с. 208].

Отже, проблема безпеки дорожнього руху на даний час дуже актуальна, адже спостерігається тенденція до стрімкого погіршення ситуації, що потребує невідкладних заходів реагування. У зв'язку з цим особливу увагу приділяють органам, що забезпечують безпеку на дорозі та акцентують увагу на взаємодії працівника поліції та суспільства, зокрема водія. Вважаємо, що доцільно було б додатково переглянути повноваження працівника патрульної поліції у даній сфері та акцентувати увагу саме на попередженні дорожньо-транспортних пригод.

Список використаних джерел:

1. Бортник Н. П., Єсімов С. С. Проблеми нормативно-правового регулювання діяльності національної поліції у сфері безпеки дорожнього руху. Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. 2016. № 11(2). С. 29-35.
2. Молчанов Р. Ю. Повноваження патрульної поліції щодо здійснення адміністративно-юрисдикційної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху. Юридичний науковий електронний журнал. 2016. № 3. С. 101-104.
3. Пилипів Р. М. Критерії ефективності діяльності патрульної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. 2017. № 2. С. 202-212.
4. Пилипів Р. Новий формат адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху. Jurnal ul'juridicnațional: Teorie și practică. 2016. № 2/1(18). С. 57-61.
5. Степанов О. В. Сучасні причини виникнення проблем безпеки дорожнього руху. Вісник Харківського національного автомобільно-дорожнього університету. 2015. № 68. С. 118-122.

Найденов Артур Олегович

курсант Національного університету цивільного захисту України

Аветісян Вадим Георгійович

доцент кафедри пожежної тактики та аварійно-рятувальних робіт Національного університету цивільного захисту України, кандидат технічних наук, доцент

ПРОГРАМНИЙ ТРЕНАЖЕР ДЛЯ ПІДГОТОВКИ КУРСАНТІВ ТА СТУДЕНТІВ ДО ПРОВЕДЕННЯ РЯТУВАЛЬНИХ РОБІТ ПРИ ДТП

Аналіз технології проведення рятувальних робіт при транспортних аваріях показує, що найбільший вплив на організацію та послідовність їхнього проведення має прийняття рішення керівником. Важливим етапом підготовки керівника рятувальних робіт є набуття навичок прийняття рішення. Важливим елементом набуття таких навичок курсантам та студентам є розробка алгоритму прийняття рішення керівником рятувальних робіт в екстремальній ситуації. В даному випадку мова йде про організацію рятувальних робіт при ДТП.

На хід прийняття рішення впливає інформаційне забезпечення керівника, вміння збирати та аналізувати інформацію, що надходить від різноманітних джерел, відсіювати зайве та визначати головне. Здатність використовувати необхідну інформацію в організації дій підрозділів одна з важливих здібностей керівника рятувальних робіт [1].

Для забезпечення виконання завдань аварійно-рятувальних робіт в будь-яких умовах керівник має зберігати рівновагу та витримку в екстремальних ситуаціях. В тренажері закладено ситуації які дозволяють визначити вплив психологічної складової на керівника рятувальних робіт при транспортних аваріях. Даний тренажер призначено для визначення рівня теоретичних знань та організаційних навичок випускників навчальних закладів за темою: «Організація аварійно-рятувальних робіт при ДТП». Для цього в тренажері поставлено та вирішено наступні задачі.

Задача 1. Визначення рівня знань та умінь оцінки обстановки, прийняття рішення та постановка задач підлеглим підрозділам. З метою реалізації цієї задачі тренажер передбачає виконання окремих етапів аварійно-рятувальних робіт. На кожному етапі від курсанта (студента) вимагається вміння збирати необхідну інформацію для оцінки ситуації та прийняття рішення.

Задача 2. Визначення рівня володіння засобами та способами зв'язку, вміння встановлювати контакт з необхідними службами на місці аварії. Уміння аналізувати отриману інформацію та передавати до керівних органів.

Задача 3. Для створення психологічного навантаження на курсанта (студента) в тренажері передбачено використання відео сюжетів, моделювання ситуацій, які вимагають прийняття неординарних та швидких рішень.

Задача 4. Визначення критеріїв та порядку оцінювання знань курсантами (студентами). В програмному тренажері передбачено окреме оцінювання

теоретичних та практичних знань, а також визначення загального рівня підготовки за їхньою сумою.

Задача 5. Однією з важливих задач поставлених та реалізованих в тренажері є можливість курсантів (студентів) звертатися за допомогою. Для цього в тренажер вмонтовано джерело інформації у вигляді підручника з відповідної теми [2]. Виходячи з того, що тренажер є більш контрольним ніж навчальним, кожне звернення за підказкою враховується програмою.

Модель реалізації програмного тренажера являє собою технологію, яка була розроблена в НУЦЗУ, а саме це єднання 3D- графіки та реального відео, що відображає виконання прийнятих рішень курсантом чи студентом, який виконує обов'язки керівника структурного підрозділу ДСНС при ліквідації наслідків ДТП з легковим автомобілем, який лишився на колесах (рис.1).

Функціонально програмний тренажер складається з 3-х блоків:

- перший блок – це визначення теоретичної підготовки курсанта;
- другий блок – це практичне віртуальне виконання дій щодо ліквідації наслідків ДТП, а саме: отримання повідомлення про ДТП, виїзд підрозділу ДСНС, прибуття на місце аварії, прийняття рішень керівником підрозділу щодо: розвідки ситуації, забезпечення безпеки постраждалого та особового складу, надання медичної допомоги, вилучення постраждалого, та транспортування;
- третій блок – це аналіз дій курсанта, який виконував роль керівника підрозділу та надання йому практичних рекомендацій.

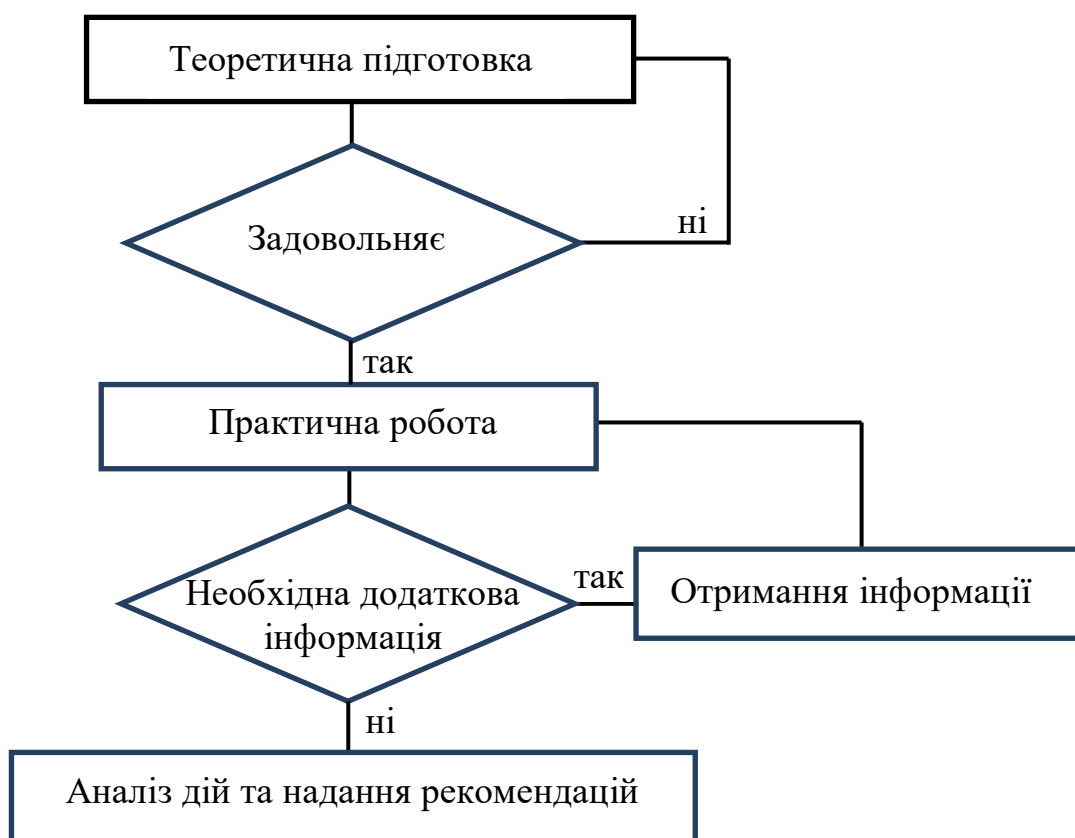


Рисунок 1- Схема функціонування програмного тренажера

Головною ідеєю концепції програмних тренажерів є як найбільше приближення курсанта чи студента в те психологічне середовище, яке буде на реальній надзвичайній ситуації.

Розроблений тренажер не охоплює всіх ситуацій які можуть трапитися під час автомобільних аварій, однак він розроблений із застосуванням основних видів дій рятувальників загального алгоритму рятувальних робіт при ДТП. Реалізована в тренажері логіка дозволяє визначити ступінь як теоретичної так і практичної підготовки курсантів (студентів).

Особливістю тренажеру є те, що він одночасно дозволяє не тільки перевіряти знання але і навчати. Інтерфейс тренажеру та звукові ефекти розроблені таким чином, щоб той хто навчається максимально відчував себе причетним до подій які відбуваються в тренажері [3].

Даний тренажер доцільно використовувати при модульному контролі знань за темою: «Організація аварійно-рятувальних робіт при ДТП».

Список використаних джерел:

1. Кодекс цивільного захисту України 2 жовтня 2012 року № 5403-VI (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2013, № 34-35, ст. 458).

2. Моррис Б. Холматро техника спасения из автомобиля: Методическое пособие, К.: ПОСТ-01, 2005. 98 с.

3. Троелсен Э. Язык программирования C#2010 и платформа NET 4, Пятое издание: Вильямс, 2011. 1392 с.

Нежел Віталія Віталіївна

студентка Одеського фінансово-економічного коледжу Київського національного торговельно-економічного університету, спеціальність 072 «Фінанси, банківська справа та страхування»

Вінгурт Ірина Юріївна

спеціаліст вищої категорії, викладач дисципліни «Медико-санітарна підготовка» Одеського фінансово-економічного коледжу Київського національного торговельно-економічного університету (науковий керівник)

ДОТРИМУЙТЕСЬ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, БО ВОНИ НАПИСАНІ КРОВ'Ю!

Перша допомога – це сукупність простих, доцільних дій, спрямованих на збереження здоров'я і життя потерпілого. По-перше, якщо є потреба і можливість, необхідно винести постраждалого з місця події, по-друге, оглянути ушкоджені ділянки тіла, оцінити стан постраждалого, зупинити кровотечу і обробити ці ділянки. Потім необхідно іммобілізувати і запобігти травматичному шоку. Надаючи першу долікарську допомогу, треба керуватися

такими принципами: правильністю і доцільністю; швидкістю; продуманістю, рішучістю, спокоєм.

Згідно з аналізом Всесвітньої організації охорони здоров'я, дорожньо-транспортні пригоди є головною причиною смертності молодих людей у віці від 15 до 29 років та однією із трьох основних причин смертності осіб віком від 5 до 44 років. Щорічно на дорогах світу гине понад 1,2 млн осіб, а не смертельні травми отримують до 50 млн осіб. Україна займає п'яте місце по кількості загиблих у дорожніх пригодах після Малайзії, Аргентини, Греції та Камбоджі і є однією з найбільш небезпечних країн для учасників дорожнього руху. Сумна статистика свідчить, що питання дотримання правил дорожнього руху є дуже актуальним на сьогодні.

Люди зловживають транспортними засобами та роблять надзвичайно небезпечні речі, які загрожують їхнім життям. Наведемо приклад: водії влаштували перегони по місту на автомобілях. В стані алкогольного сп'яніння, втративши керування над автомобілем, водій врізався у машину, що призвело до загибелі.

Ця ситуація показує те, що в стані алкогольного сп'яніння не треба керувати автомобілем. І якщо трапляється таке з вашими друзями, найкраща порада- заберіть ключі, збережіть життя своєму товаришеві. Це буде краще для всіх. Ні в якому разі не потрібно влаштовувати перегони в місті. Є правила дорожнього руху, які потрібно дотримуватись.

Кожен водій повинен мати у своєму авто аптечку першої допомоги та володіти основами надання першої допомоги.

У разі причетності до дорожньо-транспортної пригоди водій зобов'язаний:

- негайно зупинити транспортний засіб і залишатися на місці пригоди;
- увімкнути аварійну сигналізацію і встановити знак аварійної зупинки;
- не переміщати транспортний засіб і предмети, що мають причетність до пригоди;
- вжити можливих заходів для надання першої медичної допомоги потерпілим, викликати карету швидкої медичної допомоги, а якщо це неможливо, звернутися за допомогою до присутніх і відправити потерпілих до лікувального закладу.
- відвезти потерпілого до найближчого лікувального закладу своїм транспортним засобом, попередньо зафіксувавши розташування слідів пригоди, а також положення транспортного засобу після його зупинки;
- у лікувальному закладі повідомити своє прізвище та номерний знак транспортного засобу (з пред'явленням посвідчення водія або іншого документа, який посвідчує особу, реєстраційного документа на транспортний засіб) і повернутися на місце пригоди;
- повідомити про дорожньо-транспортну пригоду орган чи підрозділ міліції, записати прізвища та адреси очевидців, чекати прибуття працівників міліції;

- вжити всі можливі заходи для збереження слідів пригоди, огороження їх та організувати об'їзд місця пригоди;

- 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).

Своєчасна та ефективна медична долікарська допомога на місці події є найважливішим фактором збереження життя постраждалих і прискорення одужання в посттравматичному періоді.

Все ж таки ми повинні надати першу медичну допомогу, рятувати людину до приїзду карети швидкої, візьмемо розповсюдженні випадки;

Рятувальник повинен за 5-10 секунд визначити, які з трьох найважливіших станів є і діяти по порядку, починаючи з більш важливих і закінчуючи менш важливими заходами.

Зупинка зовнішнього артеріального кровотечі тобто, якщо є «відкритий кран» – артерія, з якої продовжується кровотеча, то його треба закрити, інакше всі інші заходи можуть не врятувати життя потерпілого. Головне при досягненні цієї мети – оперативність, тобто здатність знайти, дістати і накласти джгут за мінімальний час. Адже це не тільки час до зупинки кровотечі (визначає обсяг крововтрати), але і час до початку відновлення дихання і кровообігу, якщо в цьому є необхідність. Порушення функцій мозку оборотно при відновленні кровообігу через 3-5 хвилин, тому часу на роздуми практично немає.

Відновлення дихання і серцевої діяльності.

Якщо потерпілий не приходить до тями, треба негайно визначити наявність і частоту дихання, а також частоту пульсу на сонній артерії.

Якщо потерпілий без свідомості, дихання і серцебиття, потрібно діяти швидко і чітко в наступній послідовності:

- звільнення дихальних шляхів;
- штучне дихання методом «рот у рот»;
- зовнішній масаж серця.

Відновлення свідомості.

Якщо потерпілий без свідомості, але дихає і пульс в межах норми, треба постаратися привести його до тями, давши понюхати нашатирний спирт.

Як транспортувати постраждалого в залежності від виду травми і тяжкості стану?

- при черепно-мозковій травмі хворого транспортувати тільки автомобілем «швидкої допомоги» і в лежачому положенні. Бажано навколо голови розмістити валик з рушника, згорнутого у вигляді бублика. Потерпілому забороняється самотійно пересуватися;

- при травмі грудної клітини потерпілого транспортувати в напівсидячому положенні;

- при переломі ключиці – у сидячому положенні;

- при закритій травмі живота в положенні лежачи на спині з холодом на животі;

- при травмі обличчя або щелеп – у положенні лежачи з повернутою на бік головою;

- при травмі поперекового відділу хребта в положенні лежачи на животі на жорсткій основі;

- при закритій черепно-мозковій травмі – в положенні лежачи на спині з поверненою набік головою. Це попередить западання язика (запалий язик перекриє дихальні шляхи і викличе порушення дихання, аж до виникнення потреби в реанімаційних заходах) і у випадку блювоти не дозволить блювотним масам, а також слині потрапити в дихальні шляхи, що також небезпечно для життя потерпілого;

- при травмі тазу потерпілого слід транспортувати в положенні «жаби».

Якщо потерпілий у стані шоку або непритомності, його транспортують лежачи в положенні «складаного ножа» (ноги підняті, але не більше ніж на 15-20).

«Дотримуйтесь правил дорожнього руху, бо вони написані кров'ю!»
В.Б. Гройсман

Список використаних джерел:

1. Кирилич В. Дотримуйтесь Правил дорожнього руху – вдома вас чекають живими! Серпень 2017. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://kam-buzrda.gov.ua/dotrymujtes-pravyl-dorozhnoho-ruhu-vdoma-vas-chekaют-zhyvymy/>.

2. Права in UA. Автошкола у дома. Перша допомога при ДТП [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://prava.in.ua/ua/218>.

3. Китраль А. Смертність на дорогах України: озвучена кровава статистика за 2018 год. Обозреватель, 2018. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.obozrevatel.com/crime/smertnost-na-dorogah-ozvuchena-krovavaya-statistika-za-2017-god.htm>.

Осатаненко Іван Олегович

учень 10-А класу Криворізької загальноосвітньої школи № 119

Кудашева Ліліана Володимирівна

вчитель географії Криворізької загальноосвітньої школи № 119, магістр географії

РОЛЬОВІ ІГРИ ЯК ЗАСІБ ПОПЕРЕДЖЕННЯ ДИТЯЧОГО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ

*Гра – це велике світле вікно, через
яке в духовний світ дитини вливається
живлючий потік уявлень,
понять про навколишній світ.
В.О. Сухомлинський*

Сюжетно – рольові ігри посідають особливе місце в діяльності дитини, оскільки придумується ними самими і є невід'ємним атрибутом життя. В ній дитина відтворює різні події, за якими вона спостерігає, про які їй читають або розповідають дорослі.

Організація роботи з дітьми та підлітками в області розвитку знань з правил дорожнього руху та підготовки до дій в умовах порушення дорожньої безпеки, а також формування активної життєвої позиції у підростаючого покоління є однією з найбільш гострих соціальних проблем. А успішне засвоєння знань ґрунтується не тільки на теорії, а й на практиці – о тренуваннях і навчаннях.

Системне вивчення найбільш ймовірних ситуацій дорожньої небезпеки, їх особливостей і можливих наслідків, навчання поведінці в таких ситуаціях покликані підготувати людину до вибору правильного рішення для виходу з небезпеки з найменшими втратами.

Кожна дидактична гра за правилами дорожнього руху відображає індивідуальну ситуацію і окрему частину з ПДР. З їх допомогою учням простіше засвоїти і запам'ятати необхідну інформацію, і наочно побачити дорожні знаки, розмітку та іншу відповідну атрибутику. Ці ігри допомагають дітям вперше зустрітися з «дорогою», але в безпечних умовах, де на перших етапах при здійсненні помилки не постраждають, а після необхідних роз'яснень і повторень не здійснять її вже в реальних умовах [3].

Беручи участь в грі, школярі ненав'язливо засвоюють не тільки теоретичні, а й методичні та практичні знання, легше запам'ятовують значні обсяги інформації, і навчальний процес перетворюється з «школи пам'яті» в «школу мислення».

Забезпечення безпеки передбачає обов'язкові знання конкретного чіткого алгоритму послідовних дій. Особливо ефективним є використання методу

імітаційно-рольових ігор для перевірки знань алгоритмів дій під час порушення правил дорожнього руху або виникнення аварійних ситуацій.

Рольова гра проводиться як комплексний захід, що складається з етапів, що охоплює знання учнів питань особистої безпеки, завдань розв'язуваних в рамках вивчення шкільного курсу основ здоров'я і заходів цивільної захисту, надання медичної допомоги. Як правило, місцем проведення гри є основна будівля шкіл [6].

Головною метою рольових ігор як засобу попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму є:

- навчання учнів вмінню швидко приймати правильне рішення в екстремальній ситуації;
- навчити учнів самостійно аналізувати обстановку в якій опинився і виходити з неї;
- формування і закріплення свідомого і відповідального ставлення до питань особистої та громадської безпеки;
- закріплення навичок з надання першої медичної допомоги [6].

Основними завданнями рольових ігор є:

- активізація пізнавальної діяльності учнів;
- підвищення якості знань учнів щодо правил дорожнього руху;
- підвищення рівня комунікативної культури учнів;
- оновлення навчального процесу, що відображає ступінь складності, доступності, гнучкості, економічності, енергійності дій;
- більш широке застосування технічних засобів навчання;
- розвиток зацікавленості в запобіганні можливих надзвичайних ситуацій [6].

Проаналізувавши різноманітні рольові ігри з правил дорожнього руху, ми виокремили ті, які використовуються у навчально-виховному процесі у школах, а також дошкільних та позашкільних закладах освіти з метою попередження дорожньо-транспортного травматизму дітей:

- «Наша вулиця»,
- «Перехрестя»,
- «Водії на старт»,
- «Спритний пішохід»,
- «Постав дорожній знак»,
- «Я водій»,
- «Дві машинки»,
- «Автобуси»,
- «Патрульна поліція і водії»,
- «Дорога, транспорт, пішохід, пасажир»,
- «Павутинка».

Отже, рухливі рольові ігри допомагають дати школярам знання правил дорожнього руху в цікавій формі, прищеплювати їм навички правильної поведінки на вулиці, викликати інтерес до руху транспорту і пішоходів, повагу

до праці водіїв транспортних засобів, до роботи співробітників патрульної поліції.

У процесі рольових ігор у дітей закріплюються й удосконалюються навички і вміння діяти в безперервно змінних умовах, найкращим чином реагувати на несподівану нову ситуацію.

Пропонована методична система з використанням методу рольових ігор як засобу попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму дозволяє підвищити динаміку навчального процесу – стан діяльності учня і вчителя, які завдяки цьому методу працюють більш активно, більш інтенсивно, більш зосереджено, більш оперативно, що в результаті призводить до більш високого рівня якості знань щодо дій в екстремальних ситуаціях дорожньої небезпеки, підвищення рівня практичної підготовки учнів до безпечної поведінки в небезпечних ситуаціях на дорозі, і, відповідно, формує в учнів культуру безпеки життєдіяльності як складову частину загальнолюдської культури.

Список використаних джерел:

1. Картотека ігор з правил дорожнього руху [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ditsad.com.ua/zanatia/zanatia4724.html>.
2. Картотека ігор на тему «Правила дорожнього руху» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://trudolub-sad.ucoz.ua/load/planuvannja/kartoteka_igor_na_temu_pravila_dorozhnogo_rukhu/3-1-0-1814.
3. Рухливі ігри для закріплення правил дорожнього руху [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://sadok18.at.ua/load/poradi_dlja_pedagogiv/rukhlivi_igri_dlja_zakriplennja_pravil_dorozhnogo_rukhu/2-1-0-10.
4. Рухливі ігри з правил дорожнього руху [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ped-kopilka.com.ua/blogs/melnikova/podvizhnye-igry-po-pravilam-dorozhnogo-dvizhenija-dlja-detei-doshkolnogo-vozhrasta.html>.
5. Самигін О.П., Столяренко Л.Д. Школа виживання (забезпечення безпеки життєдіяльності) / О. П. Самигін, Л. Д. Столяренко. – Ростов-на-Дону: Фенікс, 2010.
6. Тевдорошвілі М. С. Надзвичайна ситуація [текст]: Рольова гра / М.С. Тевдорошвілі. – Новосточний: МКОУ, дитячий будинок «Ластівчине гніздо», 2015. – 24 с.

Панова Дар'я Віталіївна

студентка Одеського фінансово-економічного коледжу Київського національного торговельно-економічного університету, спеціальність 072 «Фінанси, банківська справа та страхування»

Гайдаржи Оксана Ярославівна

викладач дисципліни «Безпека життя» Одеського фінансово-економічного коледжу Київського національного торговельно-економічного університету (науковий керівник)

ТРАНСПОРТНА БЕЗПЕКА – ЦЕ ЗНАННЯ І ПЛІДНА ПРАЦЯ

Людське життя це вир подій, як приголомшливих так і смертельно небезпечних. Вони завжди є непередбачуваними, ось чому завжди слід бути напоготові! Саме тому кожна людина вчиться від народження й до самої смерті. Вчиться найрізноманітнішим речам, які застосовує у різних ситуаціях. У цій нелегкій але необхідній справі на допомогу кожному стають ті, хто завжди пояснять те що незрозуміле, завжди вкажуть на недоліки та на шляхи їх вирішення а також вислухають й дадуть цінну пораду – вчителі. Важко уявити наш світ без них, як і без місць відповідно де вони працюють – «шкіл».

Нині я хочу звернути увагу на здобуття навичок які стають у пригоді під час забезпечення власної транспортної безпеки та безпеки оточуючих.

Взагалі транспорт – це одна з найважливіших галузей матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі і невиробничі потреби господарства і населення країни в усіх видах перевезення. Є досить різноманітним і охоплює як земну поверхню так і водну, зокрема й повітряний простір. Без транспорту не було б територіального поділу праці. Тільки він може забезпечити обмін товарами між окремими територіями, тобто внутрішні і зовнішні економічні зв'язки. До того ж транспорт використовується для забезпечення й особистих потреб людей, таких як долання великих відстаней під час мандрівки, вчасне прибуття до необхідного місця. З цього стає зрозумілою важливість ролі транспорту в нашому житті, проте водночас з цим транспортна мережа є дуже небезпечною!

Щодня десь в світі під колеса автомобілів потрапляють люди і далеко не всім після такої зустрічі вдається вижити. Національна поліція опублікувала страшну статистику ДТП в Україні за перші 10 місяців 2018 року.

Статистика ДТП за 2018 р.



Як відомо, у будь якій ситуації винні обидві сторони. Безвідповідальні водії порушують правила дорожнього руху чи навіть сідають за кермо не знаючи їх, а неуважні пішоходи не озираються на всі боки коли переходять дорогу, чи йдуть на червоне світло світлофора. Усіх цих смертей могло і не статись якщо б водії знали і вміло користувались правилами дорожнього руху, а пішоходи були уважними.

Керувати автомобілем це велика відповідальність впоратись з якою можна лише якісно засвоївши знання, отримані у спеціальних закладах автомобільних школах, яку повинен закінчити кожен свідомий водій, до речі, за даними МВС, в 2018 році вперше водійські права отримали 360 256 українців.

Перша автошкола з'явилася в Німеччині, ще 100 років тому. Тоді правила дорожнього руху ще не вигадали, і перша автошкола виступала в ролі порадики. Заняття в автошколі проводилися для учнів старше 17-ти років. На уроках вивчалися питання стосовно використання автомобіля, його складу і ремонту, який на той час можна було здійснити тільки своїми руками. У той час розглядалися такі питання, як водіння при наближенні кінного екіпажу, як, і з якого боку об'їжджати візника. Загальних правил дорожнього руху почали розробляти лише через три роки.

В сучасних автошколах навчання поділяється на дві частини теоретичний курс та практику водіння. В залежності від того яким видом транспорту ви бажаєте оволодіти класи для навчання бувають групи :

А (мотоцикли), В (легкові автомобілі), С1 (вантажні автомобілі до 7,5 т), СЕ (вантажні автомобілі з причепом), С (вантажні автомобілі більші за 7,5 т), D1 (мікроавтобуси), D (автобуси).

Загалом навчання триває від 2 до 2,5 місяців, проте при необхідності кожен учень може скористатись додатковими заняттями. Однак існують винятки як от у Північній Кореї, де водії навчаються близько року і лише тоді отримують перше посвідчення. Цікавим є те що наскільки довготривалим є процес отримання водійського посвідчення в Північній Кореї, настільки ж швидко це в Південній. Там на сьогодні потрібно пройти лише 13 годин занять для досягнення мети.

Варто відмітити, що вимоги у різних країнах до оцінювання завдань у тестовій формі відрізняються. В Україні майбутній водій повинен вірно відповісти на 20 запитань і має право лише на 2 помилки, перездати теорію можна не раніше, ніж через 5 днів. В Ізраїлі потрібно відповісти на 30 запитань з дозволеними 4 помилками, через добу результат видаляється з бази даних, і у разі невдачі можливо спробувати ще раз. А ось у США потрібно дати 30 правильних відповідей, учень має змогу зробити 6 помилок і 3 пропуски питань, якщо перша спроба скласти іспит виявилась невдалою, можливо здійснити ще 2 в той же день. Особлива форма тестових завдань наявна у Великобританії, де крім звичайного тесту на випускників автошколи чекає вибір варіантів поведінки в ситуаціях, представлених на відео. Що ж стосується практичного водіння, то варто відзначити іспити в Єгипті. Бажаючий отримати водійське посвідчення мусить вміти проходити S-образну смугу перешкод не тільки класичним способом, їдучи вперед, а й заднім ходом.

Є важливим закінчити навчання в автошколі перш ніж сідати за кермо, навіть якщо воно є досить дорогим і не є так би мовити по кишені кожному громадянину, ця думка є провідною автошкіл Франції, тому серед французької молоді до 25 років популярний спеціальний пільговий кредит на навчання водінню, що робить його доступним для оточуючих. Проте далеко не в усіх країнах існують такі пільги. А платити за навчання варто всюди.

Водіння – це дуже відповідальне заняття, яке обов'язково вимагає уваги й необхідних навичок. Навичок для кожного, того хто навіть випадково може опинитися за кермом не плекаючи мрії буди так званим «професіональним водієм», тому, на мою думку, основам керування автомобілем мають вчити людину ще зі школи, звичайної школи, в якій ми навчаємось найрізноманітнішим і найважливішим речам, яку закінчує кожен. Я пропоную ввести в наші українські школи офіційний предмет водійської майстерності, який буде нарівні з математикою і літературою всебічно розвивати школярів, який буде безкоштовним та обов'язковим для кожного, бо у наш час коли технології стрімголов рухаються лише вперед, рано чи пізно ми, наші діти в своєму житті зіштовхнемося з кермом автомобіля, будьмо ж готові!

Список використаних джерел:

1. Юридичний портал України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.lawportal.com.ua/voditelskie-prava-procedura-poluchenija-obmena.html>
2. Огаркова Т. «Українська Правда. Життя». З життя європейців: дороги Німеччини. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://life.pravda.com.ua/society/2014/05/20/168932/>.
3. Сайт автошколи: [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://favorits.od.ua/>.
4. Сайт автошколи: [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.autoezda>.

Пилипенко Євгенія Олексіївна

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

**ЩОДО ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПІШОХОДІВ
ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Відповідно до Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306, пішоход – це особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів також прирівнюються особи, які рухаються в кріслах колісних без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу коляску чи крісло колісне.

Так, згідно з розділом 4 «Обов'язки і права пішоходів» Правил дорожнього руху пішоходи повинні рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках, тримаючись правого боку.

Якщо немає тротуарів, пішохідних доріжок або пересуватися по них неможливо, пішоходи можуть рухатися велосипедними доріжками, тримаючись правого боку і не утруднюючи рух на велосипедах, або в один ряд узбіччям, тримаючись якомога правіше, а у разі його відсутності або неможливості рухатися по ньому – по краю проїзної частини назустріч руху транспортних засобів. При цьому треба бути обережним і не заважати іншим учасникам дорожнього руху. Пішоходи повинні переходити проїзну частину по пішохідних переходах, у тому числі підземних і надземних, а у разі їх відсутності – на перехрестях по лініях тротуарів або узбіч. Якщо в зоні видимості немає переходу або перехрестя, а дорога має не більше трьох смуг руху для обох його напрямків, дозволяється переходити її під прямим кутом до краю проїзної частини в місцях, де дорогу добре видно в обидва боки, і лише після того, як пішоход упевниться у відсутності небезпеки.

Також, відповідно до Правил дорожнього руху пішоходам забороняється:

- а) виходити на проїзну частину, не впевнившись у відсутності небезпеки для себе та інших учасників руху;
- б) раптово виходити, вибігати на проїзну частину, в тому числі на пішохідний перехід;
- в) допускати самостійний, без нагляду дорослих, вихід дітей дошкільного віку на проїзну частину;
- г) переходити проїзну частину поза пішохідним переходом, якщо є розділювальна смуга або дорога має чотири і більше смуг для руху в обох напрямках, а також у місцях, де встановлено огороження;
- г) затримуватися і зупинятися на проїзній частині, якщо це не пов'язано із забезпеченням безпеки дорожнього руху;

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

У разі причетності пішохода до дорожньо-транспортної пригоди він повинен подати можливу допомогу потерпілим, записати прізвища та адреси очевидців, повідомити орган чи уповноважений підрозділ Національної поліції про пригоду, необхідні дані про себе і перебувати на місці до прибуття поліцейських.

Разом з тим, кожен пішохід має право:

а) на перевагу під час переходу проїзної частини позначеними нерегульованими пішохідними переходами, а також регульованими переходами за наявності на те відповідного сигналу регулювальника чи світлофора;

б) вимагати від органів виконавчої влади, власників автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів створення умов для забезпечення безпеки дорожнього руху.

За непокору сигналам регулювання дорожнього руху, перехід проїзної частини у невстановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, порушення правил дорожнього руху у стані сп'яніння, створення аварійної обстановки, невиконання інших правил дорожнього руху пішоходи притягуються до адміністративної відповідальності за ст. 127 КУпАП. Серед видів стягнення до пішоходів застосовуються або попередження (ч. 1 ст. 127 КУпАП) або штраф (чч. 1, 2, 4 ст. 127 КУпАП).

У разі, якщо порушення Правил дорожнього руху з боку пішохода призвело до загибелі людей або інші тяжкі наслідки, дану особу буде притягнуто до кримінальної відповідальності за ст. 291 Кримінального кодексу України. Серед видів покарання до пішохода застосовуватиметься штраф від двохсот до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправні роботи на строк до двох років, або обмеження волі на строк до п'яти років, або позбавлення волі на строк до п'яти років.

Проте, аналізуючи статистичні дані офіційного сайту патрульної поліції України щодо кількості дорожньо-транспортних пригод з постраждалими, скоєних за вини пішоходів, можна зробити висновок про те, що наявні на сьогодні види стягнення чи покарання відносно пішоходів-порушників не є ефективними щодо попередження вчинення ними порушень Правил дорожнього руху. Так, впродовж 2016-2019 років за вини пішоходів скоєно 3255 дорожньо-транспортних пригод з постраждалими, в яких 489 осіб загинуло та 2916 осіб отримали тілесні ушкодження різного ступеня тяжкості.

Враховуючи той факт, що ставлення пішохода до наслідків характеризується тільки необережною формою вини, незалежно від ступеня їх тяжкості і відповідальності, яку нестиме у зв'язку з цим пішохід (адміністративну чи кримінальну), виховний вплив відповідальності та призначення стягнення (покарання) повинно бути направлене саме на поведінку особу, правомірність її діянь. Притягнення винної особи до відповідальності повинно мати такий на неї вплив, щоб у подальшому така

особа відмовилась від вчинення протиправних діянь, тобто мати на особу виховний вплив у душі поваги до чинного законодавства України, у тому числі, у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

На наш погляд, серед заходів удосконалення процесу притягнення винного у вчиненні порушення транспортного законодавства пішохода до відповідальності, завдяки яким можна зменшити чи попередити скоєння подібних порушень з його боку в майбутньому, можна виділити наступні:

- збільшення суми штрафу як виду стягнення, який застосовується до пішоходів-порушників;

- застосування до пішоходів, що вчинили два і більше порушень, за які передбачена адміністративна відповідальність за ч. 1 ст. 127 КУпАП тільки стягнення у вигляді штрафу;

- розширення переліку стягнень, які можуть бути застосовані до винного у вчиненні адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 3 ст. 127 КУпАП.

Посилення відповідальності пішоходів як учасників дорожнього руху безумовно матиме позитивний вплив на поведінку осіб, які порушують Правила дорожнього руху, стосовно їх правового виховання, а також попередження та припинення порушень чинного законодавства України, у тому числі, що регулює суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/1306-2001-%D0%BF> (дата звернення: 20.04.2019).

2. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення: 20.04.2019).

3. Статистика дорожньо-транспортних пригод в Україні за період 2016-2019 рр. : офіційний сайт патрульної поліції України. URL: <http://patrol.police.gov.ua/ru/> (дата звернення: 20.04.2019).

Погребняк Анна Віталіївна

курсант 2-го курсу Прикарпатського факультету Національної академії внутрішніх справ (м. Івано-Франківськ)

Данченко Катерина Михайлівна

старший викладач кафедри кримінально-правових дисциплін та оперативно-розшукової діяльності Прикарпатського факультету Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук (м. Івано-Франківськ) (науковий керівник)

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЯК ОСНОВА ДІЯЛЬНОСТІ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ

На патрульну службу покладається широке коло і загальних правоохоронних завдань, і низки специфічних, що є основою її адміністративно-правового статусу як правоохоронного органу. При цьому її природа зумовлена походженням з функцій держави щодо правової охорони життя і здоров'я громадян від протиправних посягань і знаходить своє особливе вираження в обов'язку забезпечення безпеки дорожнього руху.

У світі сучасних реформ системи Міністерства внутрішніх справ України, а саме ліквідації у містах Державної автомобільної інспекції, на заміну якій прийшла патрульна поліція, дуже гостро постала проблема контролю за дотриманням вимог Правил дорожнього руху та приписів законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

З 17 вересня усі контрольні поліцейські функції у сфері безпеки дорожнього руху остаточно передано до підрозділів патрульної поліції. Відтепер до компетенції патрульних належить і контроль за безпекою дорожнього руху під час пасажирських та вантажних перевезень, їх супроводження та оформлення усіх необхідних на це документів.

Згідно статті 23 Закону України «Про Національну поліцію» поліцейських наділено повноваженнями щодо здійснення превентивної та профілактичної діяльності, яка спрямована на запобігання вчиненню правопорушень, виявлення причин та умов, що сприяють вчиненню кримінальних та адміністративних правопорушень, вжиття у межах компетенції заходів з їх усунення, вжиття заходів, спрямованих на усунення загроз життю та здоров'ю фізичних осіб та публічній безпеці, що виникли внаслідок учинення кримінального, адміністративного правопорушення [1].

Також статтею 35 Закону поліцейським надано можливість зупиняти транспортний засіб, якщо водій порушив Правила дорожнього руху або якщо є інформація про причетність водія або пасажирів транспортного засобу до вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, якщо є інформація, що свідчить про те, що

транспортний засіб чи вантаж можуть бути об'єктом чи знаряддям учинення ДТП чи кримінального чи адмінправопорушення [1].

Патрульна служба у Положенні про неї визначається як структурний підрозділ МВС України, що здійснює спеціальні контрольні, наглядові та дозвільні функції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Це не цілком відображає реальний зміст адміністративної правосуб'єктності патрульної служби Національної поліції у правоохоронній сфері. Її статус значно ширший, аніж статус контрольно-наглядового органу, і загалом повинен містити питання охорони публічного (громадського) порядку та громадської безпеки у сфері діяльності з організації та безпосереднього управління процесом дорожнього руху [2].

У Законі України «Про дорожній рух» цілком виразно висвітлені пріоритети правоохоронної діяльної МВС України. Це правова охорона життя, здоров'я та майна громадян, захист прав і законних інтересів громадян, захист інтересів суспільства і держави шляхом попередження дорожньо-транспортних пригод, зниження тяжкості їх наслідків.

Натомість правоохоронну складову діяльності патрульної служби Національної поліції у вирішенні зазначених завдань нині чітко не врегульовано. Нормативно врегульовано тільки адміністративно-юрисдикційну діяльність у сфері безпеки дорожнього руху (Інструкція з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі [3].

Також патрульна поліція надає послуги з розроблення і видачі в установленому порядку дозволів та погодження маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів та виконує інші функції, що раніше виконували підрозділи безпеки дорожнього руху Департаменту превентивної діяльності.

На нашу думку, проблеми, які виникають під час забезпечення безпеки дорожнього руху пов'язані з недостатнім рівнем підготовки патрульної поліції. Патрульні поліцейські в силу різноманітності завдань, які повинні виконувати, не мають на момент закінчення первинної професійної підготовки достатньої кількості знань та навичок, які необхідні для виконання усіх завдань. Патрульному необхідно вміти складати адміністративні матеріали у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, адміністративні матеріали відповідно у інших справах, у порядку передбаченому Інструкцією з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення, бути підготовленим до підтримання публічної безпеки і порядку під час масових заходів, надавати допомогу громадянам, які її потребують та багато інших.

Отже, можемо зазначити, що патрульні поліцейські є суб'єктами, які забезпечують правопорядок у сфері безпеки дорожнього руху. Нормативно-правовими актами вони наділені повноваженнями, які забезпечують

правопорядок на дорогах загальнодержавного та місцевого значення, дають можливість уникати ДТП.

Список використаних джерел:

1. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.

2. Про затвердження Положення про патрульну службу : наказ МВС України від 02 липня 2015 р. № 796 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0777>.

3. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: Наказ МВС України від 07.11.2015 № 1395 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1408-15/paran7>.

Пономарьова Анастасія Володимирівна

студент відокремленого підрозділу «Брянківський коледж Луганського національного університету імені Тараса Шевченка»

Черемісова Тетяна Вікторівна

викладач економічних дисциплін відокремленого підрозділу «Брянківський коледж Луганського національного університету імені Тараса Шевченка» (науковий керівник)

ПОВНОВАЖЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Порівняно із сусідніми країнами Європейського Союзу, Україна має надзвичайно низькі показники безпеки дорожнього руху, що призводить до значних людських та економічних втрат через смертність та травматизм на дорогах. За статистикою, згідно з даними Департаменту медичної допомоги МОЗ в Україні – найвища смертність на дорогах серед усіх країн Європи. Особливе місце у забезпеченні безпеки дорожнього руху займають Міністерство внутрішніх справ України та органи Національної поліції України.

Впродовж 2014-2015 років йшла активна робота над законом, який регулював би роботу поліції. І таких законів було підготовлено два, від президента та від уряду. Урядовий законопроект отримав назву «Про Національну поліцію», а його альтернатива підготовлена пропрезидентською більшістю «Про поліцію і поліцейську діяльність». Так в статті 23 Закону

України «Про Національну поліцію» закріпленні наступні повноваження поліції, які пов'язані із забезпеченням безпеки дорожнього руху:

- регулювання дорожнього руху та здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі;

- здійснення супроводження транспортних засобів у випадках, визначених законом;

- видача відповідно до закону дозволів на рух окремих категорій транспортних засобів;

- у випадках, визначених законом, видача та погодження дозвільних документів у сфері безпеки дорожнього руху.

Організація дорожнього руху вимагає виконання низки важливих заходів, які здійснюють співробітники поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а саме:

- проведення дорожніх робіт;

- контроль за станом вулично-дорожньої мережі; сезонні обстеження доріг та вулиць;

- технічний контроль за станом всіх видів пасажирського транспорту.

Ось, все це потребує високого професіоналізму, знання інженерної праці та досвіду, який накопичується працівниками Національної поліції довгі роки.

У свою чергу, якісне виконання завдань поліції, зокрема, забезпечення публічної безпеки і порядку, протидія злочинності, потребують кваліфікованої організації та підготовки поліцейських у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, оскільки нерідко несення служби супроводжується регулюванням дорожнього руху, його обмеженням чи перекриттям, евакуацією транспортних засобів та іншими заходами, пов'язаними із забезпеченням безпеки на автомобільному транспорті.

Отож, для розкриття правопорушень та злочинів у сфері дорожнього руху, пошук водіїв, які стали винуватцями дорожньо-транспортних пригод та залишили місце пригоди, потребується комплексний підхід та взаємодія різних структурних підрозділів поліції. Саме працівники, діяльність яких пов'язана із забезпеченням безпеки дорожнього руху, здійснюють такі заходи, як:

- встановлення очевидців дорожньо-транспортної пригоди;

- перевірка автостоянок, станцій технічного обслуговування, гаражних кооперативів;

- дослідження фрагментів автомобілів, які залишились на місці автопригоди;

- перевірка всіх автомобілів, що підпадають під орієнтування тощо.

Крім того, завжди одним з найважливіших напрямків діяльності поліцейських у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є запобігання дитячого дорожньо-транспортного травматизму, що є невід'ємною частиною забезпечення конституційних прав та свобод громадян. Навіть перевезення

організованої групи дітей неможливо здійснити без супроводження їх співробітником Національної поліції України.

Слід додати, що робота з дітьми потребує додаткових знань та навичок, які також набуваються досить тривалий час, адже задля досягнення ефективного результату поліцейському потрібно знати не тільки нормативно-правову базу, але й особливості психічного розвитку дітей у кожному віковому періоді.

Проте, якщо раніше превентивною діяльністю у сфері автомобільного транспорту займалися окремі відділи забезпечення безпеки дорожнього руху, то на сьогодні, у зв'язку з організаційно-штатними змінами в Національній поліції, повноваження щодо виконання зазначених функцій делеговано Управлінням патрульної поліції Департаменту патрульної поліції, які в силу завантаженості, багатофункціональності та браку досвіду й кадрів ще не мають достатньої напрацьованої бази для якісного виконання завдань за цим напрямком роботи.

На мою думку організація заходів із забезпечення публічної безпеки і порядку потребує комплексного підходу та впровадження як нових, реформаторських ідей, так і застосування вже накопиченого досвіду.

Під час масових акцій, протестів та інших заходів з великим скупченням людей та потенційною можливістю порушень публічного порядку, заворушень або навіть злочинів особливу увагу слід приділити взаємодії та спільному несенні служби співробітниками Головних управлінь Національної поліції та Управлінь патрульної поліції, в тому числі, з метою дорожнього контролю.

Але самотійно забезпечити комфорт і безпеку дорожнього руху без допомоги органів місцевого самоуправління і, власне, громадян Національна поліція не зможе. Я думаю, що для цього на місця потрібно передати більше повноважень і, найголовніше, забезпечити ці повноваження відповідними інструментами та ресурсами для їх реалізації, в тому числі і фінансовими.

На мою думку можна скористатися досвідом зарубіжних країн, наприклад, тієї ж Сербії. Там існує дуже цікавий принцип – той, хто порушує правила дорожнього руху, фінансує його безпеку! Це означає, що всі надходження від сплати штрафів повинні лишатися на місцях і направлятися місцевими органами влади виключно на здійснення своїх повноважень в сфері безпеки дорожнього руху.

Отже, позитивні зміни на наших дорогах почнуться одразу ж, як тільки Верховна Рада докорінно змінить законодавство, що регулює сферу дорожнього руху і відносини між його учасниками. Є світовий досвід, численні директиви Євросоюзу, з котрих треба взяти все найкраще. Головне, щоб для цього з'явилась політична воля у народних обранців і вони усвідомили, що серед учасників дорожнього руху є їх родичі і друзі, які щодня, щогодини і щохвилини піддаються смертельній небезпеці, виходячи за поріг свого дому!

Список використаних джерел:

1. Про Національну поліцію : Закон України від 02 липня 2015 р. № 580-VIII // Офіційний вісник України. – 2015. – № 63. – Ст. 2075.
2. Про затвердження Положення про Національну поліцію : постанова Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 2015 р. № 877 // Офіційний вісник України. – 2015. – № 89. – Ст. 2971.
3. Про основи національної безпеки : Закон України від 19 червня 2003 р. № 964-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 39. – Ст. 351.
4. 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.
5. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.
6. 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.

Постранський Тарас Миколайович

асистент кафедри транспортних технологій Національного університету «Львівська політехніка», кандидат технічних наук

Афонін Максим Олександрович

асистент кафедри транспортних технологій Національного університету «Львівська політехніка»

ВПЛИВ ВИДУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ НА ФУНКЦІОНАЛЬНИЙ СТАН ВОДІЯ

Значною мірою на функціональний стан водія впливають ергономічні характеристики транспортного засобу, яким він керує. Вплив можуть здійснювати як мікроклімат кабіни автомобіля, так і незручне автомобільне сидіння. Також на організм водія впливають вібрація, погана видимість через скло автомобіля, шум, недостатнє освітлення дороги автомобільними фарами, відпрацьовані гази, які потрапляють в кабіну транспортного засобу, розташування важелів керування тощо. Тому для раціональної організації робочого місця водія слід враховувати його психологічні та фізіологічні особливості [1, 2].

Часто надмірні навантаження на організм водія спричиняє невідповідність технічного стану транспортного засобу встановленим вимогам, або недоліки у його конструкції. Це може спричинити погіршення психофізіологічних показників водія, що, у свою чергу, знижує якість водіння, а у складних транспортних ситуаціях може призвести до ДТП. Також слід

зазначити, що транспортні засоби, які обладнані усіма необхідними приладами, конструкція яких відповідає всім вимогам, можуть компенсувати деякі психофізіологічні вади водія [3].

Відомо, що саме психофізіологічні якості водія та конструкція транспортного засобу є важливими чинниками при розв'язанні транспортних задач. Це підкреслює вагоме значення «людського чинника» у підсистемі «водій – автомобіль» системи «водій – автомобіль – дорога – середовище». Тому для покращення умов праці водія сучасні транспортні засоби обладнуються відповідним устаткуванням, яке дозволяє зменшити м'язові зусилля для виконання операцій керування. Дослідження показують, що навіть правильне підбирання кута нахилу сидіння дає змогу знизити затрати зусиль водія під час керування на 15 – 20 % [1]. Відповідно до цього слід зазначити, що правильне ергономічне забезпечення робочого місця водія позитивно впливає на його психофізіологічні показники і виключає імовірність виникнення зайвих м'язових напружень.

Таким чином, можна стверджувати, що тип транспортного засобу, яким керує водій, впливає на його функціональний стан. Тому під час проектування конструкції нових автомобілів велику увагу приділяють ергономічному забезпеченню робочого місця, а науковці досліджують оптимальне компонування різних засобів для створення оптимальних умов праці [4].

Також до чинників впливу на ФС водія, які характеризують транспортний засіб і є визначальними щодо імовірності виникнення ДТП, можна віднести розміри і масу транспортного засобу, його технічний стан, потужність двигуна і швидкісні характеристики тощо [5]. Що ж стосується чинників, які впливають на імовірність виникнення ДТП і пов'язані з людиною, то до них можна віднести одну з найпоширеніших категорій з теорії надійності – запас міцності. Надійність, у свою чергу, характеризується придатністю, працездатністю, підготовленістю, мотивацією [6 – 8].

Список використаних джерел:

1. Гюлев Н. У. Особливості ергономіки та психофізіології в діяльності водія: навч. посібник / Н. У. Гюлев. – Х. : ХНАМГ, 2012. – 185 с.
2. Пономаренко А. Н. Санитарно-гигиенические аспекты эксплуатации автомобильного транспорта / [А. Н. Пономаренко, В. Н. Евстафьев, А. В. Скиба и др.]. // Актуальные проблемы транспортной медицины.. – 2007. – С. 53 – 57.
3. Афанасьев Л. Л. Конструктивная безопасность автомобиля: Учеб. Пособие для студентов вузов / Л. Л. Афанасьев, А. Б. Дьяков, В. А. Иларионов. – М.: Машиностроение, 1983. – 212 с.
4. Давідіч Ю. О. Ергономічне забезпечення транспортних процесів: навч. посібник / Ю. О. Давідіч, Є. І. Куш, Д. П. Понкратов; – Х. : ХНАМГ, 2011. – 392 с.
5. Талицкий И. И. Безопасность движения на автомобильном транспорте: Справочник / И. И. Талицкий, В. Л. Чугуев, Ю. Ф. Щербинин – М.: Транспорт, 1988. – 158 с.

6. Клинковштейн Г. И. Организация дорожного движения: Учебник для автомобильно-дорожных вузов и факультетов. – 3-е изд., перераб. и доп. / Г. И. Клинковштейн. – М.: Транспорт, 1992. – 207 с.

7. Бабков В. Ф. Дорожные условия и организация движения / В. Ф. Бабков – М.: Транспорт, 1970. – 256 с.

8. Афанасьев М. Б. Скорость и безопасность движения на автомобильном транспорте / М. Б. Афанасьев, А. И. Булатов. – М.: Транспорт, 1971. – 48 с.

Почужевський Олег Дмитрович

доцент кафедри автомобільного транспорту Криворізького національного університету, кандидат технічних наук, доцент

Почужевська Юлія Леонідівна

магістрантка Криворізького національного університету

**ОРГАНИ ДЕРЖАВНОЇ ВЛАДИ
У СИСТЕМІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Сьогодні в Україні проблема безпеки дорожнього руху дуже специфічна і не притаманні іншим державам. Враховуючи стан доріг, якість навчання та видачу водійських посвідчень, культуру керування транспортними засобами і поведінку людей на проїзній частині, специфіку контролю та покарання дотримання ПДР – кожне користування дорогою для усіх учасників, починаючи від пішоходів і водії та закінчуючи пасажирами і велосипедистами має високі ризики для їх здоров'я та життя.

Серед європейських країн 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 [1].

Для покращення ситуації Уряд схвалив Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року [2]. Метою Стратегії є зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30 відсотків до 2020 року, тяжкості наслідків ДТП для учасників дорожнього руху та соціально-економічних втрат України від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху задля забезпечення захисту життя та здоров'я населення. Стратегія підготовлена у рамках роботи міжвідомчої робочої групи з реформування державної системи безпеки дорожнього руху, утвореної розпорядженням Кабінету Міністрів України від 09.11.2016 № 938. Міністерству внутрішніх справ разом з Міністерством інфраструктури, Міністерством охорони здоров'я, Міністерством освіти і науки, Міністерством регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального

господарства, Міністерством фінансів, Міністерством економічного розвитку і торгівлі, іншими заінтересованими органами виконавчої влади за участю громадських організацій доручено розробити та подати Кабінету Міністрів України проект плану заходів щодо реалізації Стратегії, схваленої цим розпорядженням.

Однак попри прийнятті документи, державну політику України у її нинішньому стані слід оцінювати як незадовільну через три фундаментальні причини [1]:

I. Держава незадовільно виконує зобов'язання перед суспільством у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема щодо безпечних доріг, безпечних транспортних засобів, безпечної поведінки користувачів доріг, а також у сфері надання екстреної медичної допомоги.

II. Держава не створила системи управління, виконання і контролю, в якій були б наявні інституційна відповідальність та координація дій різних органів.

III. Держава не має чітких цілей та стратегії дій у сфері БДР, не має системи моніторингу і оцінки дієвості певних заходів чи політик.

Однак після аналізу існуючих нормативних документів та уповноважених державних органів влади, виходячи з принципів прозорості, ефективності використання бюджетних коштів, та зменшення бюрократії – для вирішення даного питання в принципі досить існуючих органів та нормативних документів.

Головною проблемою є неефективна діяльність судової гілки влади, яка згідно розподілу державної влади разом з законодавчою та виконавчою формує правову державну владу в Україні.

Таким чином запропонований варіант означає відсутність змін у підходах у державній політиці – якісно та принципово виконувати те, що вже передбачено. За цього варіанту все загалом залишається, як є, лише відбуваються зміни і вдосконалення, ініційовані окремими органами виконавчої влади, парламентом.

Впровадження Національною поліцією системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, без залучення людей в систему правопорушник – система фіксації – суд. Парламент повинен збільшити міру відповідальності за небезпечні порушення, осучаснити державні будівельні норми та стандарти навчання у водійських школах та правила прийняття водійських іспитів, Міністерство охорони здоров'я повинно у свою чергу покращити швидкість та якість надання невідкладної допомоги. Якщо окремі органи держави просто почнуть більш якісно виконувати свої зобов'язання, описані вище, в межах їхніх існуючих компетенцій, то, ймовірно, рівень безпеки руху буде мати поступову тенденцію до покращення.

Список використаних джерел:

1. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: Монографія. Д.: Юрид. акад. Мін-ва внутр. справ, 2004, 109.

2. Урядовий портал. Єдиний веб-портал органів виконавчої влади України. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року [Електронний ресурс].

3. Гусаров С. М. Роль і вплив державних органів на безпеку дорожнього руху в Україні. Європейські перспективи, 2017, 1: 54-63.

4. Будник С. Наука на службі безпеки дорожнього руху. Віче, 2012, 5: 18-20.

Сірик Олена Сергіївна

інспектор відділу організації діяльності груп реагування Управління превентивної діяльності Головного управління Національної поліції в Сумській області, майор поліції

СУЧАСНІ ПРИЧИНИ ВИНИКНЕННЯ ПРОБЛЕМ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Проблема правового регулювання дорожнього руху з метою забезпечення його безпеки виникла дуже давно. У різні періоди вітчизняної історії їй приділялася увага різними державними структурами.

В даний час в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху склалася обстановка, яка характеризується високими темпами зростання кількості автотранспорту в нашій країні, перевантаженістю вулично-дорожньої мережі, особливо в великих містах, невисокою якістю водійської підготовки учасників руху і їх низькою правовою культурою.

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, пасажера, велосипедиста – несе великий ризик шкоди здоров'ю або втрати життя.

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.

У зв'язку з цим по всьому світу питанню безпеки на дорогах відводиться особлива роль. В Європейських країнах, Японії, США і Канаді застосовуються комплексні рішення, пов'язані з ефективною організацією дорожнього руху, націленою на безпеку дорожнього руху.

Сучасні знання і погляди на проблему безпеки автотранспорту та безпеки дорожнього руху дозволяють зробити висновки у сприйнятті та розумінні проблеми, тобто відбувається зміна парадигми безпеки дорожнього руху. Внаслідок цього безпека автотранспорту та безпека дорожнього руху є серйозною соціально-економічною проблемою. Подальший розвиток автотранспортної системи та забезпечення її стабільного функціонування в

умовах безпеки автотранспорту та безпеки дорожнього руху є стратегічним завданням держави.

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

- відсутність головного міжвідомчого органу з безпеки дорожнього руху, а отже, відсутня цілісна система державного управління безпекою дорожнього руху, нечіткий розподіл функцій, наявність конфлікту інтересів, низький рівень інституціональної спроможності органів державної влади щодо аналізу, планування та діяльності у зазначеній сфері;

- недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху;

- невизначеність основних напрямів та стандартів безпеки дорожнього руху;

- відсутність обґрунтованої економічної оцінки вартості життя, здоров'я та завданої економіці шкоди від дорожньо-транспортних пригод;

- відсутність фінансування або механізму фінансування, спрямованого на запобігання та зниження рівня аварійності, зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод з важкими наслідками;

- недосконалість системи збору інформації про дорожньо-транспортні пригоди, її обробки, дослідження та аналізу;

- недостатня відповідність розвитку вулично-дорожньої мережі та її стану інтенсивності транспортного та пішохідного руху;

- недоступність транспорту та транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю;

- невідповідність швидкісних режимів та надмірна швидкість руху автомобілів, особливо у зонах населених пунктів;

- низький рівень підготовки водіїв та відсутність механізму здійснення ефективного контролю за діяльністю автошкіл;

- недосконалість порядку здійснення контролю за виконанням законодавства в частині дотримання правил дорожнього руху, особливо щодо осіб, які керують транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння та перевищують швидкість;

- відсутність системи державного нагляду за транспортними засобами та їх відповідністю технічним вимогам сучасних стандартів безпеки;

- низький рівень виховання суспільства у сфері безпеки дорожнього руху, власної відповідальності та дотримання правил дорожнього руху;

- відсутність ефективної системи сповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та екстреної допомоги постраждалим унаслідок дорожньо-транспортних пригод;

- відсутність системних заходів з медико-психологічної, функціональної та соціально-професійної реабілітації жертв дорожньо-транспортних пригод.

Загалом, на мою думку, ухваливши Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, Уряд формально виконав

рекомендації Глобального плану здійснення Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху ООН на 2010-2020 роки, але після цього втратив до неї будь-який інтерес. Позитивним результатом реалізації Стратегії є те, що вона сприяла певній активізації державних і недержавних організацій, зацікавлених у підвищенні безпеки і культури дорожнього руху, а також частковому вдосконаленню законодавчої та нормативно-правової бази в галузі.

На даний час діє план заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року та Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року.

Метою даної Програми є зниження в Україні рівня аварійності та ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, насамперед соціально-економічних, відповідно до цілей, визначених Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року. Також зниження на 30 відсотків рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, а також створення безпечних і комфортних умов руху транспортних засобів, пішоходів та інших учасників дорожнього руху на вулично-дорожній мережі.

Зокрема, виконання передбачених Програмою завдань і заходів та досягнення цілей, визначених Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, у повному обсязі дасть змогу наблизити національні показники безпеки дорожнього руху до середньоєвропейського рівня, зокрема щодо соціального ризику (зменшення кількості загиблих внаслідок дорожньо-транспортних пригод на 100 тис. населення з 8 осіб у 2016 році до 4 осіб у 2020 році) і транспортного ризику (зменшення кількості загиблих внаслідок дорожньо-транспортних пригод на 100 тис. транспортних засобів з 22,1 особи у 2016 році до 17,7 особи у 2020 році).

Список використаних джерел:

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

2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: Розпорядження КМУ від 14 червня 2017 р. № 481-р [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80>.

3. Про затвердження плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: Розпорядження КМУ від 28 березня 2018 р. № 231-р [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/231-2018-%D1%80>.

4. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : Постанова КМУ від 25 квітня 2018 р. № 435 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-2018-%D0%BF?lang=en>.

Соколенко Максим Андрійович

студент Українського державного університету залізничного транспорту

Соколенко Катерина Андріївна

студентка Політехнічного коледжу Криворізького національного університету

Васильченко Катерина Василівна

викладач спеціальних дисциплін Політехнічного коледжу Криворізького національного університету

Олянюк Надія Олександрівна

викладач спеціальних дисциплін Політехнічного коледжу Криворізького національного університету

БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ – ЦЕ ЖИТТЯ

Актуальність доповіді. Не дивлячись на зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) на дорогах України за останні роки, кількість пригод за минулий 2018 рік вражає і непокоїть багатьох. Щороку у світі з'являються новітні технології, які встановлюються на автотранспортних засобах, також технології, спрямовані на зменшення кількості ДТП, але на превеликий жаль, цього замало. Тому у даній доповіді ми б хотіли внести свій вклад задля зменшення кількості ДТП.

Метою даної доповіді є збір статистики проведеної серед студентів та викладачів нашого коледжу, а також всеукраїнської статистики. На основі зібраних даних, нами було виведено пропозиції, які на нашу думку могли б зменшити кількість ДТП та вберегти життя багатьох людей.

Об'єктом доповіді є причини порушення правил дорожнього руху (далі ПДР), а також їх знання.

Предметом доповіді є внесення пропозицій по зменшенню кількості ДТП, а також заклик людей вчити ПДР.

Ідея полягає в тому, що для покращення знань людей ПДР, а також зменшення ДТП – потрібно частіше проводити бесіди з людьми, які постійно приймають участь у дорожньому русі стосовно дотримання ПДР, а також регулярно проводити перевірку дотримання ПДР збоку поліції.

У минулому 2018 році кількість аварій в Україні склала 150120 ДТП серед яких загинуло 3350 осіб та травмовано 30884 людини, ці цифри є дуже неприємними. Але порівняно з 2017 роком у якому кількість ДТП склала 162526, процент аварій знизився на 7,6%. Через це в нас виникло бажання, ще більше зменшити кількість аварій. Тому ми вирішили провести невеличке соціальне опитування, долучивши до нього як студентів, так і викладачів. До отриманих даних ми також додали всеукраїнську статистику причин порушення ПДР.

Загалом соціальне опитування складається з 14 запитань. У ньому прийняли участь 91 особа віком від 12 до 32 років, це наші друзі, студенти та викладачі коледжу, інституту.

До першої категорії питань (знання ПДР опитаних людей) були віднесені наступні запитання:

- Встановіть послідовність дій по пішохідному переходу;
- Ваші дії коли ви бачите на світлофорі червоний вогонь та час 91 секунда;
- Як правильно обійти автобус на зупинці;
- інші.

До другої категорії питань (чи притримуються опитанні ПДР) були віднесені питання:

- Чи притримуєтесь Ви ПДР;
- Коли ви переходите проїзну частину у не встановленому місці на скільки Ви впевнені у справності гальм транспортного засобу, який їде на деякій відстані від Вас;
- Чи виписували Вам протокол про адміністративне правопорушення (штраф) за порушення ПДР?

Цікавим у цьому блоці опитування є те, що деякі опитані не досить чесно відповідали на запитання. Відповівши на те, що вони притримуються ПДР, вони відповіли, що впевнені у справності гальм транспортного засобу при переході у невстановленому місці.

До третьої категорії питань (ставлення до порушення ПДР та причини їх порушення) було віднесено два питання. Перше питання: як на Вашу думку виправдовує свої дії порушник ПДР. У якому було запропоновано 5 відповідей. Друге питання: як Ви вважаєте, які основні причини порушення ПДР? Тут опитані мали можливість відповісти довільно.

Тож на нашу думку для зменшення ДТП батькам потрібно більш частіше нагадувати та вчити своїх дітей ПДР, більш частіше проводити з дітьми та студентами навчальних закладів бесіди щодо необхідності дотримання ПДР, тому що світогляд та відношення до різноманітних загально-людських правил формується саме у дитячому та підлітковому віці.

Тож згідно доповіді ми можемо прийти до висновку, що основною причиною виникнення ДТП є не дотримання ПДР. Тому ми сподіваємося, що кожен хто нас сьогодні слухав, нагадає собі та своїм рідним про їх важливість.

Список використаних джерел:

1. З.Д. Дерех, Ю.Є. Заворицький «Ілюстровані правила дорожнього руху України», – Арій К.: 2019 – 120 с.
2. Pulitzer Center – Roads Kill.
3. Всесвітня мережа «Інтернет».

Солонецький Іван Іванович

ад'юнкт відділу організації освітньо-наукової підготовки (докторантура та ад'юнктура) Харківського національного університету внутрішніх справ

ОСНОВНІ СУБ'ЄКТИ ПРОТИДІЇ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ (НА ПРИКЛАДІ ХАРКІВСЬКОГО РЕГІОНУ)

Правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху прогресують щоденно. Їх наслідки стають предметом обговорення та жвавих дискусій серед населення, громадськості, державних діячів та знаходять своє відображення в усіх засобах масової інформації. Дана категорія проступків є досить масштабною. Підтвердженням цього є ціла низка вітчизняних та міжнародних висновків, побудованих на аналітичних матеріалах, статистичних даних та різного роду моніторингах. Так, за даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, дорожньо-транспортний травматизм на сьогодні є однією з найактуальніших проблем охорони здоров'я. За прогнозами у 2030 році дорожньо-транспортні пригоди можуть стати однією з основних п'яти причин смертності людей у світі [1, с. 6]. У зв'язку з цим, міжнародне співтовариство приділяє значну увагу розробленню та здійсненню стратегічних заходів з безпеки дорожнього руху, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму. Зокрема, Генеральна Асамблея Організації Об'єднаних Націй прийняла 2 березня 2010 р. Резолюцію № 64/255 «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі», співавторами якої стали 69 країн-членів та до реалізації якої долучилася також Україна. Резолюцією проголошено 2011-2020 роки Десятиліттям дій з безпеки дорожнього руху [2]. Відтак, на загальнодержавному та регіональному рівнях здійснюється ціла низка заходів із залученням інституційних та нормативних механізмів реалізації державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Зокрема у Державній програмі підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року зазначено, що проблему підвищення рівня безпеки дорожнього руху передбачається розв'язати шляхом: 1) удосконалення державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; 2) удосконалення ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно дорожньо-транспортних пригод; 3) підвищення рівня безпечності доріг та дорожньої інфраструктури; 4) підвищення рівня безпечності транспортних засобів; 5) покращення медичного забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв; 6) підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом; 7) покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху; 8) удосконалення здійснення заходів реагування та управління наслідками дорожньо-транспортних пригод; 9) забезпечення дотримання правил дорожнього руху [3]. Для виконання усіх перерахованих вище завдань і заходів залучається велика кількість державних

органів та органів місцевого самоврядування, які спільно сприяють реалізації державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Так, у Харківському регіоні для виконання Комплексної регіональної програми забезпечення безпеки дорожнього руху на території області на 2018–2020 роки залучено Головне управління Національної поліції в Харківській області, Управління патрульної поліції в Харківській області Департаменту патрульної поліції Національної поліції України, Головне управління ДСНС України у Харківській області, Службу автомобільних доріг у Харківській області, Управління Укртрансбезпеки у Харківській області Державної служби України з безпеки на транспорті, ДП «Харківський облавтодор», Регіональну філію «Південна залізниця», ПАТ «Укрзалізниця», Харківський національний університет внутрішніх справ, структурні підрозділи Харківської обласної державної адміністрації, районні державні адміністрації та інші органи.

Відповідальними виконавцями, у свою чергу, обрано Департамент оборонної, мобілізаційної роботи та взаємодії з правоохоронними органами Харківської обласної державної адміністрації, Департамент капітального будівництва Харківської обласної державної адміністрації, Департамент житлово-комунального господарства та розвитку інфраструктури Харківської обласної державної адміністрації, Департамент економіки і міжнародних відносин Харківської обласної державної адміністрації [1]. Відтак, як можемо побачити з викладеного, інституційна складова протидії правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху регіону є досить потужною. У зв'язку з цим на кожного уповноваженого суб'єкта покладено певний обсяг завдань (див. Таблицю 1).

Таблиця 1

Основні напрямки роботи уповноважених суб'єктів протидії правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху

№	Уповноважені суб'єкти	Заходи
1.	Управління патрульної поліції в Харківській області Департаменту патрульної поліції Національної поліції України, Головне управління Національної поліції в Харківській області	- систематичне удосконалення маршрутів патрульних нарядів з метою збільшення їх щільності у вечірні та нічні години, відповідно до місць вчинення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та концентрації ДТП; - упровадження додаткових маршрутів патрулювання залежно від оперативної обстановки
2.	Управління патрульної поліції в Харківській області Департаменту патрульної поліції Національної поліції України, Головне управління Національної поліції в Харківській області, Управління Укртрансбезпеки у Харківській області Державної служби України з безпеки на транспорті	- підготовка спільного організаційно-розпорядчого документу про порядок взаємодії, розподіл повноважень Управління патрульної поліції в Харківській області Департаменту патрульної поліції Національної поліції України та підрозділів ГУНП в Харківській області у визначенні та

		проведенні заходів із профілактики та попередження порушень Правил дорожнього руху
3.	Управління патрульної поліції в Харківській області Департаменту патрульної поліції Національної поліції України, Головне управління Національної поліції в Харківській області	- проведення звірки даних підсистеми «ДТП» інформаційного порталу Національної поліції України, Журналу єдиного обліку, Єдиного реєстру досудових розслідувань, даних медичних закладів та закладів судово-медичних експертиз
4.	Управління патрульної поліції в Харківській області Департаменту патрульної поліції Національної поліції України, Головне управління Національної поліції в Харківській області, Департамент економіки і міжнародних відносин Харківської обласної державної адміністрації, Управління Укртрансбезпеки у Харківській області Державної служби України з безпеки на транспорті, районні державні адміністрації, виконавчі комітети міських рад міст обласного значення та об'єднаних територіальних громад	- запровадження системи оповіщення водіїв про дорожньо-транспортні пригоди на автомобільному транспорті з використанням каналів радіо та системи допомоги водіям (ADAS)
5.	Управління патрульної поліції в Харківській області Департаменту патрульної поліції Національної поліції України, Головне управління Національної поліції в Харківській області	- здійснення систематичного контролю та запобігання здійсненню власниками транспортних засобів незаконних паркувань транспортних засобів, зокрема на тротуарах, пішохідних переходах, зонах відпочинку, міжбудинкових територіях
6.	Департамент капітального будівництва Харківської обласної державної адміністрації, Служба автомобільних доріг у Харківській області, ДП «Харківський обласдор», районні державні адміністрації, виконавчі комітети міських рад міст обласного значення та об'єднаних територіальних громад, Управління патрульної поліції в Харківській області Департаменту патрульної поліції Національної поліції України, Головне управління Національної поліції в Харківській області	- запровадження системи автоматичного контролю порушень Правил дорожнього руху шляхом облаштування небезпечних ділянок автомобільних доріг (вулиць) спеціальними комплексами автоматичного контролю (фото-відеофіксації порушень)
7.	Департамент науки і освіти Харківської обласної державної адміністрації, Управління патрульної поліції в Харківській області Департаменту патрульної поліції Національної поліції України, Служба автомобільних доріг у	- проведення досліджень та розробка індивідуальних маршрутів за напрямками: «безпечний шлях до школи» з метою профілактики дорожньо-транспортного травматизму серед учнів загальноосвітніх та професійно-технічних навчальних

	Харківській області, ДП «Харківський облавтодор», районні державні адміністрації, виконавчі комітети міських рад міст обласного значення та об'єднаних територіальних громад	закладів області; - забезпечення інформування учнів та батьків
8.	Департамент капітального будівництва Харківської обласної державної адміністрації, Департамент ЖКГ та розвитку інфраструктури Харківської обласної державної адміністрації, Служба автомобільних доріг у Харківській області, ДП «Харківський облавтодор», районні державні адміністрації, виконавчі комітети міських рад міст обласного значення та об'єднаних територіальних громад	- забезпечення доступності дорожньої інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення шляхом пристосування тротуарів, узбіччя, пішохідних переходів, транспортних зупинок тощо для вільного пересування людей із обмеженими фізичними можливостями
9.	Головне управління Національної поліції в Харківській області, Управління патрульної поліції в Харківській області Департаменту патрульної поліції Національної поліції України	- розроблення та забезпечення реалізації щорічних планів роботи стосовно: а) проведення вибіркового перевірок із питань дотримання встановленого швидкісного режиму; б) здійснення контролю за дотриманням Правил дорожнього руху пішоходами; в) виявлення, документування порушень правил дорожнього руху (у тому числі з використанням пасивних засобів безпеки, регламентованого використання мобільних телефонів), керування у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння [1].

Висновок. У Харківському регіоні до протидії правопорушенням у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху залучені як правоохоронні органи так і органи державної влади загальної та спеціальної компетенції, та органи місцевого самоврядування. Обсяг їх повноважень визначається спеціальними нормативно-правовими актами. Проте ключове завдання їх спільної роботи полягає у забезпеченні якісної та продуктивної взаємодії, яка матиме своїми наслідками зменшення кількості порушень правил дорожнього руху, та відповідно, зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод.

Список використаних джерел:

1. Комплексна регіональна програма забезпечення безпеки дорожнього руху на території Харківської області на 2018–2020 роки: рішення Харківської обласної ради від 7 червня 2018 р. № 723-VII (XVI сесія VII скликання) // Офіційний веб-портал «Харківська обласна рада». URL: <http://oblrada.kharkov.ua/ua/public-information/oblasni-programi/324-kompleksna->

regionalna-prohrama-zabezpechennia-bezpeky-dorozhnoho-rukhu-na-terytorii-kharkivskoi-oblasti-na-2018-2020-roky.

2. 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 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80>.

3. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: постанова Кабінету Міністрів України від 25 квітня 2018 р. № 435 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-2018-%D0%BF?lang=en>.

Тарановська Альона Олегівна

провідний спеціаліст Інгулецького районного у місті Кривому Розі відділу державної реєстрації актів цивільного стану Головного територіального управління юстиції у Дніпропетровській області

ПРАВОВА СВІДОМІСТЬ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЯК ОСНОВНИЙ ФАКТОР БЕЗПЕКИ НА ДОРОЗІ

Досить часто у засобах масової інформації оголошують сумну статистику аварійності на українських дорогах. Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України Про Правила дорожнього руху, учасником дорожнього руху є особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному. Як бачимо, основною центральною фігурою «на дорозі» виступає людина, фізична особа, що наділена визначеними правами і обов'язками та здатна усвідомлювати свої дії та (або) бездіяльність) та керувати ними.

Свідомість – це одне з фундаментальних філософських питань, яке доцільно розкрити з метою розуміння тих чи інших механізмів впливу на поведінку людини, її волевиявлення. Свідомість – це відчуття кожною людиною свого існування і своїх дій, оскільки це унікальна особливість, що притаманна лише людській істоті – осмислювати значення своїх дій та (або) бездіяльності, надавати їм певну категоричну оцінку.

У своїй статті я приділяю увагу поняттю правової свідомості учасників дорожнього руху, тому що, на мою думку, це є прямим фактором безпеки на дорозі.

Розглянемо основні визначення категорії «правова свідомість», що поширені у юридичній науці. За загальним правилом, під правосвідомістю розуміють сукупність емоцій, почуттів, настанов, ідей, теорій, концепцій, за посередництвом яких відображається правова дійсність, формуються ставлення

до права та юридичної практики, ціннісна орієнтація щодо правової поведінки, бачення перспектив і напрямів розвитку правової системи. Але, наприклад, вчений-правознавець Е.Ю.Соловйов надає поняттю правової свідомості більш емоційне та масштабне забарвлення, оскільки права свідомість, на його думку, має на меті коригування та вплив на чинне законодавство з позиції ідеальної справедливості, що набула непорушного значення для достатньо великої кількості людей. Взагалі, важко оспорювати нормативно-регулюючу функцію правової свідомості на соціальну діяльність людей. Крім вищезазначеного, специфічною функцією правової свідомості учасників дорожнього руху є виховна функція, оскільки її притаманна саме практична, прикладна площина. Я погоджуюсь з цим твердженням і надалі хочу пояснити чому.

Правова свідомість учасників дорожнього руху є, так званою, підсистемою, різновидом правової свідомості як загальної категорії, виокремленою частиною від цілого. Це система поглядів, уявлень, знань, оцінок, настроїв та почуттів, що панує в окремій специфічній сфері життєдіяльності людей, яка має на меті встановлення такого правового режиму, що гарантував би безпечну реалізацію прав і обов'язків під час дорожнього руху усім його учасникам без винятку. Доцільно розділити учасників дорожнього руху на тих, хто володіє спеціальними знаннями, навичками і реалізує їх, зокрема водії, та пасажирів, пішоходів. Завдяки цьому ми можемо з'ясувати рівень правової проінформованості громадян у сфері дорожнього руху, а отже і зрозуміти ступінь їх правової свідомості. Почнемо з водіїв, оскільки саме вони мають не такі поверхові уявлення про правила дорожнього руху, як переважна більшість громадян, що не є водіями. Ступінь правової свідомості водіїв залежить від їх навичок та стажу керування транспортним засобом. Особистісні якості та психологічні особливості для цієї групи учасників дорожнього руху займають не такі керівні позиції як, наприклад, для пішоходів. Хоча вищевказані характеристики у своїй сукупності і являють таке багатогранне явище правової дійсності як права свідомість.

У науковій літературі є думка про те, що «європеїзація» українського законодавства у галузі дорожнього руху сприяє стабільному зростанню правової свідомості громадян, що має наслідком дисциплінованість учасників дорожнього руху та усвідомлення ними власної відповідальності під час взаємодії на дорозі. Дана ситуація можлива лише в тому випадку, коли об'єктивним критерієм поваги до закону є практика правового спілкування учасників дорожнього руху, рівень правомірності застосування юридично значущих дій.

Правосвідомість – це вектор поведінки людини, що скеровує її на дотримання чи заперечення норм права. В науці теорії держави і права виділяють декілька складових правової свідомості, які дещо відрізняються у різних наукових працях за назвою та суттю, але спільною рисою є поведінковий аспект правосвідомості. Відомо, що саме у реальній поведінці людини,

соціальної діяльності виражається зміст її свідомості. Поведінкова частина правосвідомості має за собою певні мотиви та настанови, що у сукупності виражають волю сторону правової свідомості людини, синтез емоційних та раціональних компонентів. Мотиви правової поведінки не є спонтанними, рефлексивними або випадково набутими в умовах правового поля, де контактує особа. В першу чергу, мотиви формуються внаслідок і як наслідок здобутих знань та правового досвіду. Сміливо можна говорити про те, що поведінковий елемент правосвідомості виступає засобом правового регулювання, оскільки від коректного формування мотиваційних чинників правомірної поведінки залежить як буде діяти суб'єкт у юридично значущих ситуаціях.

Підвищення рівня правосвідомості має на меті результат поваги громадян до закону, а отже дисципліни на дорозі та превенції дорожньо-транспортних пригод. Згідно з вищезазначеним, з позиції того, що фізична особа – центральна діюча фігура на дорозі, від її правової свідомості в цілому та поведінки зокрема залежить життя, здоров'я та майно не лише конкретної людини, але й інших учасників дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Черкас М.Є. Актуальні проблеми формування правосвідомості в Україні / М.Є.Черкас // Право та інновації. – 2015. – № 4(12). – С. 169 – 175.
2. Пінська О.С. Правова свідомість: загальна характеристика, основні риси та структура / О.С. Пінська // Форум права. – 2011. – № 1. – С. 784-788.
3. Барабаш О. Правосвідомість та її вплив на поведінку людини / О.Барабаш // Львівська політехніка. – 2017. – С. 68 – 72.
4. Крупко М.О. Право свідомість водіїв та пішоходів як головний чинник дисципліни на автошляхах України / М.О. Крупко // Держава і право. – 2011. – № 53. – С. 292-297.

Твердохліб Владислав Валерійович

курсант факультету № 1 Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Червінчук Андрій Васильович

завідувач науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук (науковий керівник)

ЩОДО ПИТАННЯ ПРО ПІДВИЩЕННЯ САНКЦІЇ ЗА ПОРУШЕННЯ ВОДИЄМ ПРАВИЛ КОРИСТУВАННЯ РЕМЕНЯМИ БЕЗПЕКИ АБО МОТОШОЛОМАМИ

Безпека дорожнього руху – це комплекс та система правил, заходів і засобів, що забезпечують умови безпечного дорожнього руху, які спрямовані на захист і збереження життя і здоров'я активним та пасивним учасникам дорожнього руху, а також захист і збереження довкілля та майна, безпосередньо безпека на дорозі – це ще й дуже хиткий стан, який потребує постійного регулювання та вимагає від всіх учасників дорожнього руху неухильного дотримання правил, завдяки яким забезпечується цей стан. Але не слід вважати, що вся відповідальність лежить тільки на учасниках дорожнього руху. Аби стан безпеки дорожнього руху правильно та стабільно функціонував його треба контролювати, підтримувати та всебічно забезпечувати з боку держави. У більшій мірі ця роль лежить на органах законодавчої та виконавчої влади.

Одним із елементів дотримання Правил дорожнього руху України (далі – Правил) є обов'язок користуватися ременями безпеки або мотошоломами, так у підпункті «в» пункту 2.3 Правил визначено, що для забезпечення безпеки дорожнього руху водій зобов'язаний на автомобілях, обладнаних засобами пасивної безпеки (підголовники, ремені безпеки), користуватися ними і не перевозити пасажирів, не пристебнутих ременями безпеки. Це, зокрема, стосується і пасажирів на задніх сидіннях. В свою чергу, підпунктом «г» передбачено, що під час руху на мотоциклі і мопеді водій зобов'язаний бути в застебнутому мотошоломі і не перевозити пасажирів без застебнутих мотошоломів. Але чинним законодавством передбачено покарання за порушення цієї норми лише у вигляді 3 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, що складає 51 гривню [2]. Для порівняння за 51 гривню зараз можна купити декілька чашок кави.

Законодавець звернув увагу на цю проблему, і було створено Проект Закону про внесення змін до статті 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення (щодо зниження смертності та травматизму на дорогах України шляхом збільшення рівня користування ременями безпеки та мотошоломами). В пояснювальній записці до цього Проекту Закону зазначено

актуальність цієї проблеми, зокрема законодавець говорить, що за офіційними даними Національної поліції України, щороку на дорогах України гине не менше 3,5 тисяч людей та травмуються не менше 35 тисяч. Тобто кожного дня на дорогах України гине понад 9 осіб. За цими показниками аварійності та наслідками дорожньо-транспортних пригод (ДТП), Україна є одним із лідерів серед європейських країн. Також там зазначається, що використання водіями та пасажирами ременів безпеки або мотошоломів значно знижує ризик тяжких травм чи смерті під час дорожньо-транспортних пригод, адже не дає тілу під час зіткнення авто вилетіти у скло або зазнати сильного фізичного контакту з іншими частинами автотранспорту, за дослідженням Всесвітньої організації охорони здоров'я ефективність ременів безпеки для порятунку життів становить близько 50% у ДТП, та гарантує оптимальне спрацювання подушок безпеки. Також у записці наводиться статистика використання ременів безпеки, так у Франції 99% водіїв постійно використовують ремені безпеки, Чехії – 97%, Словенії – 93%, Польщі – 83 %, в той час як в Україні це всього лише 15% водіїв. Також, за даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, у Нідерландах рівень користування ременями безпеки до ухвалення аналогічного закону складав 15%, а після – вже 86%; у Данії 5% і 94% відповідно; в Іспанії – 25% і 86%. Сам Проект передбачає збільшення адміністративного штрафу з 51 гривні (3 н.м.д.г) до 850 гривень (50 н.м.д.г), що, як вважає законодавець, змусить водіїв постійно використовувати ремені безпеки та мотошоломи, але підвищення санкції це не основний метод втілення культури застосування ременів безпеки, також мають бути постійні систематичні заходи, спрямовані на формування розуміння у людей, наскільки важливо їх використовувати, але все ж великі штрафи мають значне місце у цьому, так у Франції штраф за ігнорування ременя безпеки становить 135 євро, Словенії – 120 євро, Чехії – 77 євро [5]. Законодавець при прийнятті такого рішення керувався логікою, що шкода, яка може бути наслідком ігнорування ременів безпеки набагато вища та неспіврозмірна штрафу, який встановлено за ці порушення. Але при створенні Проекту, законодавець врахував не все, що треба було. Зокрема це висвітлило Головне науково-експертне управління своїм висновком, в якому вказало, що в інших частинах статті 121 КУпАП йдеться про адміністративні порушення, що мають не меншу, а навіть більшу суспільну шкідливість. Наприклад, 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 його експлуатація забороняється (частина перша статті 121 КУпАП в чинній редакції), є аж ніяк не менш значним правопорушенням, аніж те, про яке йдеться в проекті, однак штраф за таке порушення складає (а після прийняття законопроекту й далі складатиме) 20 неоподаткованих мінімумів доходів громадян.

Саме тому наша думка така: законодавець цілком має рацію і ми з ним погоджуємось, що використання ременів безпеки є дуже важливим елементом

безпеки дорожнього руху, але зараз в Україні актуальна проблема ігнорування використання ременів безпеки, зокрема через те, що санкція за це порушення занадто низька, саме тому держава змушена підвищити санкції за порушення правил використання ременів безпеки. Але також сподіваємось, що законодавець врахує думку Головного науково-експертного управління, і підвищить штрафи за всі порушення, вказані у всіх частинах ст. 121 КУпАП. Також вважаємо за доцільне створення певної градації порушень, встановлених у частинах ст. 121 КУпАП за ознакою суспільної небезпечності та, відповідно до цієї ознаки створення нової системи штрафів та іншого виду санкцій, які підвищать рівень безпеки дорожнього руху в Україні.

Список використаних джерел:

1. Конституція України від 28 червня 1996 р. //Відомості Верховної Ради України. – 1996. – №30. – Ст. 161.
2. Постанова Кабінету Міністрів «Про Правила дорожнього руху» – ред. від 18.07.2018.
3. Закон України «Про дорожній рух» (ВВР, 1993, №31, ст. 338) – ред. від 27.09.2018.
4. Кодекс України про адміністративні правопорушення : прийнятий 7 груд. 1984 р. // Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1984. – Додаток до № 51. – Ст. 1122.
5. Проект Закону про внесення змін до статті 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення (щодо зниження смертності та травматизму на дорогах України шляхом збільшення рівня користування ременями безпеки та мотошоломами) № 8492 від 18.06.2018.
6. Про Національну поліцію : закон України від 02.07.2015 № 580-VIII // База даних (БД) «Законодавство України» / Верховна Рада (ВР) України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.

Тимчук Дар'я Олександрівна

студентка Одеського фінансово-економічного коледжу Київського національного торговельно-економічного університету, спеціальність 072 «Фінанси, банківська справа та страхування»

Вінгурт Ірина Юріївна

спеціаліст вищої категорії, викладач дисципліни «Медико-санітарна підготовка» Одеського фінансово-економічного коледжу Київського національного торговельно-економічного університету (науковий керівник)

ДОПОМОГА ПОСТРАЖДАЛИМ ПРИ ДТП

На жаль, аварії на дорогах трапляються часто, і кожен автомобіліст, якщо сам і не потрапив в ДТП, то, поза всяким сумнівом, їх побачив чимало. Велика частина смертей при аварії трапляються через те, що потерпілим була несвоєчасно або ж неграмотно надана перша допомога.

Як же надати постраждалим в аварії людям першу допомогу?

Алгоритм дій порятунку людей потрапили в дорожню аварію наступний:

1. негайно визначити характер і джерело травми. Найбільш часті травми в разі ДТП – поєднання пошкоджень черепа, нижніх кінцівок і грудної клітки.

2. Витягнути потерпілого з автомобіля або винести з кювету, оглянути його, звільнити від одягу, розстебнувши, розірвавши і розрізавши її. При цьому треба володіти навичками вилучення постраждалого з автомобіля, щоб невмілими діями не завдати шкоди.

3. Надати першу допомогу відповідно до виявлених травмами.

4. Перенести постраждалого в безпечне місце, укрити від холоду, спеки чи дощу.

5. Викликати лікаря («Швидку допомогу»).

6. Організувати транспортування потерпілого в лікувальну установу (якщо в цьому є необхідність).

7. Врахуйте, що в ряді випадків будь-яке транспортування потерпілого протипоказане (зупинка дихання та серцевої діяльності, сильна кровотеча, множинні травми), так як може бути небезпечним для життя. Часом транспортування потерпілого здатна сильно погіршити його стан (у нього може відкритися кровотеча або він може перестати дихати).

Рятувальник насамперед зобов'язаний дати оцінку наступного:

- якщо у потерпілого травми, загрозові його життя;
- чи немає у нього сильної кровотечі;
- рівномірно чи його дихання;
- не зупинилася чи серце;
- чи немає у потерпілого опіків.

Якщо ж людина потерпілий в аварії втратив свідомість, у нього погано прощупується серцебиття і він практично не дихає, то необхідно зробити наступне:

- зробити йому штучне дихання;
- провести масаж серця;
- дати йому понюхати нашатир.

Постраждати в аварії може і автомобіліст і його пасажери. Способи вилучення постраждалого який в свідомості і без – відрізняються.

В Україні створили Міжнародний благодійний фонд «Допомоги постраждалим внаслідок ДТП» заснований заради надання допомоги людям, які постраждали в дорожньо-транспортних пригодах та потребують фінансової чи психологічної допомоги, а також організовує проекти, метою яких є зменшення смертності і травматизму на дорогах України.

Цілі фонду:

- надання комплексної фінансової, психологічної та юридичної підтримки постраждалим у ДТП;
- навчання та популяризація навичок домедичної допомоги серед учасників дорожнього руху;
- розробка заходів державної політики щодо скорочення кількості дорожньо-транспортних пригод;
- популяризація дотримання правил дорожнього руху;
- організація різноманітних тематичних заходів;
- поширення навичок з домедичної допомоги та знань ПДР серед дітей та молоді;
- підвищення якості аналітики та статистики щодо причин ДТП.

Для зменшення рівня травматизму та смертності на дорогах, ми наголошуємо на важливості дотримання принципів, викладених у 10-ти стратегіях ООН та ВООЗ із забезпечення безпеки дорожнього руху в світі:



Дотримання цих вимог зробить дороги більш безпечними, а відповідно і зменшить кількість аварій. Тож поширення даних стратегій серед учасників дорожнього руху є одним із основних напрямків діяльності Фонду.



В Україні щорічно стаються тисячі ДТП з постраждалими. Так за офіційним звітом патрульної поліції України, в період січень – вересень 2018 року було зафіксовано 17 319 ДТП з постраждалими особами, в яких загинуло 2266 осіб, і 22394 було травмовано.

Велика частка смертей була допущена через несвоєчасне надання першої медичної допомоги постраждалим з критичними пошкодженнями. Для можливості врятувати себе чи інших людей, співробітникам компанії АГРОТЕХСОЮЗ був проведений семінар – практикум «Домедична і медична допомога потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод». Кровотечі різної ступені важкості, втрата дихання, зупинка серця, травми легенів та багато інших пошкоджень – тепер кожен співробітник знає як надати першу домедичну допомогу до приїзду медиків, та збільшити шанси потерпілого вижити.

Список використаних джерел:

1. Сайт навчального центру по підготовці, перепідготовці та підвищенню кваліфікації кадрів, Державне агентство автомобільних доріг України // [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.n-centr.com.ua/>.
2. Сайт АГРОТЕХСОЮЗ. Семінар-практикум «Перша допомога при ДТП» // [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ats.in.ua/about/news/seminar-praktikum-pervaya-dtp/106>.
3. Сайт Міжнародного благодійного фонду «Допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://dopomogadtp.com/ua/pro-fond/>.
4. Хильчук В. Перша медична допомога при ДТП. Як надати першу медичну допомогу при аварії?// [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://avtosvit.biz/persha-medychna-dopomoha-pry-dtp-yak-nadaty-pershu-medychnu-dopomohu-pry-avariji/>.

Турбін Данило Олексійович

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

Гурський Віктор Євгенович

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

ЩОДО НАДАННЯ ДОМЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ ПОСТРАЖДАЛИМ ПРИ ДТП

Актуальною залишається проблема надання домедичної допомоги особам що постраждали в наслідок ДТП. Кількість ДТП в Україні залишається на високому рівні, і домедична допомога особам що потрапили у ДТП, рятування життя осіб є важливим завданням поліції.

Протягом 11 місяців 2018 року в Україні у дорожньо-транспортних пригодах загинуло 3 024 особи і понад 28 тис. осіб отримали травми. За даними правоохоронців, всього з січня по листопад 2018 року в нашій країні відбулося понад 135 тис. ДТП [1].

Дорожньо-транспортна пригода – це подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої є травмовані або загиблі люди [2].

Домедична допомога – невідкладні дії та організаційні заходи, спрямовані на врятування та збереження життя людини у невідкладному стані та мінімізацію наслідків впливу такого стану на її здоров'я, що здійснюються на місці події особами, які не мають медичної освіти, але за своїми службовими обов'язками повинні володіти основними практичними навичками з рятування та збереження життя людини, яка перебуває у невідкладному стані, та відповідно до закону зобов'язані здійснювати такі дії та заходи [3].

Варто зазначити, що метою першої медичної допомоги є попередження подальших пошкоджень під час транспортування потерпілих, зняти біль для уникнення розвитку больового шоку і своєчасно доставити травмовану особу до лікувального закладу. Цього можна досягти за умови, якщо перша допомога надана правильно і ефективно. Незнання прийомів першої медичної допомоги нерідко призводить до летальних наслідків. Особливого значення такі заходи набувають у ситуаціях, котрі ускладнені стихійним лихом або техногенними катастрофами – дороги стають несподівано непрохідними, немає умов для безпосереднього прибуття на місце аварії санітарного транспорту, транспортування потерпілих утруднене, масові травми створюють серед потерпілих панічні настрої тощо [4].

Особливу складність в частині рятування життя чи здоров'я потерпілих становлять випадки масових травм, при котрих оперативне надання їм домедичної допомоги поліцейськими на місці надзвичайної ситуації

передбачають дотримання з метою оптимізації дій правоохоронців визначеного алгоритму рятувальних заходів – медичного сортування травмованих. Масові травми громадян виникають при зіткненні одного чи декількох пасажирських транспортних засобів (автобусів, мікроавтобусів), під час значних автокатастроф, у випадку аварій із участю залізничного транспорту, перевезення людей чи випадки ДТП в ускладнених умовах (при землетрусах, пожежах, вибухах тощо). Успішне надання домедичної допомоги потерпілим у цих випадках в першу чергу залежить від організованості та порядку [5].

У липні 2014 року було затверджено Порядок надання домедичної допомоги постраждалим при дорожньо-транспортних пригодах [6].

Поліцейські зобов'язані:

- 1) переконатися у відсутності небезпеки;
- 2) викликати бригаду екстреної (швидкої) медичної допомоги;
- 3) при можливості заблокувати проїзд дорогою за допомогою свого автомобіля або попереджувальних знаків, наприклад, аварійного трикутника (позаду автомобіля на відстані 50 метрів);
- 4) якщо автомобіль стоїть під ухилом, заблокувати колеса (каміння, дошки), щоб попередити його рух;
- 5) якщо двигун продовжує працювати, вимкнути його;
- 6) залучити оточуючих до надання домедичної допомоги;
- 7) вважати, що у всіх постраждалих внаслідок дорожньо-транспортних пригод є травма шийного відділу хребта;
- 8) забезпечити нерухомість голови, шиї та хребта постраждалого за допомогою шийного комірця або руками;
- 9) в'янути у свідків чи постраждалих (якщо це можливо) причини та деталі аварії;
- 10) надати домедичну допомогу постраждалому відповідно до наявних пошкоджень;
- 11) забезпечити постійний нагляд за постраждалим до приїзду бригади екстреної (швидкої) медичної допомоги;
- 12) при погіршенні стану постраждалого до приїзду бригади екстреної (швидкої) медичної допомоги повторно зателефонувати диспетчеру екстреної медичної допомоги [6].

Підсумовуючи зазначимо, сьогодні в Україні збільшується кількість транспорту, кількість ДТП, з постраждалими залишається на високому рівні. Одними з осіб що зобов'язані надавати домедичну допомогу є поліцейські. Вони зобов'язані виконувати невідкладні дії та організаційні заходи, спрямовані на врятування та збереження життя людини у невідкладному стані. Такі заходи мають важливе значення у ситуаціях, котрі ускладнені стихійним лихом або техногенними катастрофами. Незнання прийомів першої медичної допомоги нерідко призводить до летальних наслідків.

Список використаних джерел:

1. Смертність на дорогах України: озвучено криваву статистику за 2018 рік. *Obozrevatel* : веб-сайт. URL: <https://www.obozrevatel.com/ukr/crime/smertnist-na-dorogah-ozvuchena-krivava-statistika-za-2018-rik.htm?obozrevatellang=uk> (дата звернення: 25.04.2019).
2. Термін «Дорожньо-транспортна пригода». *Верховна Рада України* : веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/term/7760> (дата звернення: 25.04.2019).
3. Кривець А. В. Нормативно-правове врегулювання системи екстреної медичної та долікарської допомоги постраждалим при ДТП. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*: матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції. 2017. С. 138–140.
4. Зінченко Д. А., Вайда Т. С. Сучасні медичні засоби для транспортування потерпілих під час надання їм долікарської допомоги при дорожньо-транспортних пригодах. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*: матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції. 2017. С. 99–103.
5. Вайда Т.С. Сортування на місці дорожньо-транспортної пригоди як компонент надання поліцейськими домедичної допомоги потерпілим у випадку масової травми. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*: матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції. 2017. С. 37–44.
6. Порядок надання домедичної допомоги постраждалим при дорожньо-транспортних пригодах: Наказ МОЗ України від 16.06.2014 № 398 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0774-14> (дата звернення: 26.04.2019).

Целухіна Альона Віталіївна

студентка спеціальності «Середня освіта. Трудове навчання і технології» Відокремленого підрозділу «Лисичанський педагогічний коледж Луганського національного університету імені Тараса Шевченка»

Сергієнко Наталія Володимирівна

викладач загальнотехнічних дисциплін, інженер з охорони праці Відокремленого підрозділу «Лисичанський педагогічний коледж Луганського національного університету імені Тараса Шевченка» (науковий керівник)

ФОРМУВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНОЇ ТА ЗДОРОВ'ЯЗБЕРІГАЮЧОЇ КОМПЕТЕНТНОСТЕЙ МАЙБУТНІХ ФАХІВЦІВ

Сучасний період розвитку суспільства, оновлення всіх сфер його соціального і духовного життя потребує якісно нового рівня освіти, який відповідав би міжнародним стандартам.

Сьогодні в освіті відчутний пріоритет загальнолюдських цінностей. Згідно з особистісно-діяльнісним підходом до організації освітнього процесу в

центрі його знаходиться той, хто вчиться. Сучасність вимагає знаходити новітні підходи педагогічного впливу на інтелектуальний і духовний світ молоді, які б водночас сприяли формуванню національної самосвідомості та широкого кола компетентностей.

Студентська молодь, як ніхто інший, має право бути захищеною, і найкращій захист для неї – уміння діяти у надзвичайних ситуаціях, приймати правильні рішення, володіти навичками самозбереження, мати усвідомлені штампи поведінки, дотримання яких є запорукою успішного подолання усіх негараздів, викликаних несприятливими умовами сучасного суспільства [2, с. 59].

В нашій країні невпинно зростає кількість транспортних засобів. На жаль, водночас збільшується і кількість дорожньо-транспортних пригод, в яких, за статистикою, кожною десятою жертвою стає молода людина.

Проблема аварійності, пов'язана з автомобільним транспортом, в останнє десятиліття набула особливої гостроти у зв'язку з невідповідністю дорожньо-транспортної інфраструктури потребам суспільства і держави в безпечному дорожньому русі, недостатньою ефективністю функціонування системи забезпечення безпеки дорожнього руху і вкрай низькою дисципліною учасників дорожнього руху. Щодня на дорогах України відбуваються дорожньо-транспортні пригоди, в результаті чого страждають діти, і, особливо, школярі молодших класів. Незнання, небезпечність, недисциплінованість залишаються постійними причинами трагічних випадків на дорогах. Тому одним із напрямків у попередженні дорожньо-транспортного травматизму є удосконалення профілактичної та освітньої роботи у сфері безпеки дорожнього руху.

Мета статті – проаналізувати роль освітнього закладу та педагогів у формуванні інформаційної і здоров'язберігаючої компетентності студентської спільноти щодо транспортної безпеки.

Дорожньо-транспортний травматизм – одна з найнебезпечніших світових загроз здоров'ю і життю. За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я він посідає восьме місце в списку головних причин смертності серед молоді [1, с. 24].

В Україні щороку відбувається майже 200 000 дорожньо-транспортних пригод, в яких 40000 осіб отримують травми, а понад 5000 осіб гинуть. Рівень смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод в Україні (102 особи на 1 млн. жителів) значно перевищує показники таких країн, як Швейцарія (49 осіб), Німеччина (62 особи). Аналіз ДТП працівниками науково-дослідного інституту безпеки дорожнього руху МВС України свідчить, що рівень дорожньо-транспортного травматизму за участю дітей теж залишається високим. Виявлені закономірності зміни «активності» травматизму дітей за віком та за категоріями учасників дорожнього руху вказали не тільки на недоліки в роботі з навчання дітей, але і на напрямки, за якими повинна проводитись профілактична робота.

Викликати зміни на безпечну поведінку в учасників дорожнього руху можна лише узгодженими, комплексними діями. На сьогодні інфраструктура безпеки дорожнього руху відстає від темпів зростання інтенсивності руху, але ще більшими є інертні психологічні установки населення на безпечну поведінку на дорозі [3, с. 156].

Основними шляхами підготовки студентської спільноти до безпечної участі в дорожньому русі є: їх безпосереднє сприйняття оточуючого світу; пізнання дійсності через тренерів, викладачів і батьків, а також за допомогою організації спеціальних заходів для молоді. Необхідною умовою реалізації поставленого завдання по запобіганню травматизму на дорогах є взаємодія освітнього закладу, сім'ї і соціально-педагогічного середовища, в якому постійно перебувають учасники освітнього процесу.

Робота повинна проводитись систематично і включати себе такі елементи як спільна діяльність педагогів і студентів, відповідні організаційні форми і методи навчання; проведення інформаційно-профілактичних заходів серед студентів, закріплення отриманих знань шляхом формування спеціальних умінь і навичок під час виконання домашніх завдань, проведення позакласних занять і заходів по безпеці дорожнього руху, а також у сім'ї.

Для успішної роботи щодо профілактики дорожньо-транспортного травматизму в Лисичанському педагогічному коледжі створений кабінет Безпеки життєдіяльності та охорони праці де під час навчальних занять вивчаються правила дорожнього руху, зібрані плакати дорожніх ситуацій, таблиці з зображенням дорожніх знаків, різноманітні відеоматеріали, наявна спеціальна література. Під час практичних занять студентами розробляються різні проекти з актуальних питань безпеки дорожнього руху та створюються макети, які відображають дорожні ситуації.



Щороку в коледжі плануються тижні безпеки дорожнього руху, протягом яких проводяться різноманітні заходи: тематичні виставки у медіа центрі коледжу спеціальної літератури з безпеки дорожнього руху, безпеки життєдіяльності; брейн-ринги різної тематики «Я – учасник дорожнього руху»,



«Світлофор»; усні журнали «Знання правил дорожнього руху – запорука безпеки на дорозі», «Азбука дорожніх знаків», «Надання першої допомоги учасникам дорожнього руху», мультимедійні лекції «Цифри та факти. Безпека на дорогах»; єдині національні уроки «Безпека на дорозі – безпека життя», присвячених важливості носіння світло відбиваючих елементів та профілактиці екстремального хобі-зачепінгу, створення інформаційних бюлетенів, відеороликів, презентацій на тему «Знай і виконуй правила дорожнього руху», проведення інформаційних годин з безпеки дорожнього руху зі школярами загальноосвітніх шкіл та вихованцями дошкільних освітніх закладів під час проходження педагогічної практики, приєднання до Всеукраїнського флешмобу «Україна за безпеку дорожнього руху» тощо.



Наша мета, як майбутніх педагогів освітніх закладів, – привернути увагу громадськості до потреби забезпечення безпеки всіх учасників дорожнього руху та причин, які спричиняють виникнення дорожньо-транспортних подій (ДТП), а також проведення інформаційно-профілактичних заходів серед студентської та учнівської спільноти. Формування у учасників дорожнього руху усвідомлення необхідності дотримання належної дисципліни та в удосконаленні процесу навчання правил поведінки на дорогах.

Працюючи таким чином, можна добитись того, що дотримання правил дорожнього руху стане потребою і нормою життя для всіх учасників освітнього

процесу, в результаті це буде сприяти збереженню їхнього здоров'я і життя, попередженню випадків дорожнього травматизму. Життя людини має велику цінність, а безпека на дорозі – це і є, насамперед, безпека життя.

Список використаних джерел:

1. Безпека тут і на дорогах / [Авдєєва М.М, Князева О.Л., Стряпкина Р.Б., Маханева М.Д.]– М. : Просвітництво, 2004.– 153 с.
2. Життєва компетентність особистості: від теорії до практики. Науково-методичний посібник / за наук. ред., І.Г. Єрмакова // Запоріжжя : Центріон, 2005. – 640 с.
3. Собакарь А. Основи безпеки дорожнього руху : навчальний посібник / Собакарь А., Холмяківський Я., Тараненко С.; під ред. В. Бесчастного. – К.: Знання, 2007. – 332 с.

Чернишевський Борис Святославович

студент закладу вищої освіти «Криворізький будівельний коледж»

Деркач Семен Олегович

студент закладу вищої освіти «Криворізький будівельний коледж»

Красько Яна Петрівна

викладач загальноосвітніх та спецдисциплін закладу вищої освіти «Криворізький будівельний коледж» (науковий керівник)

БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ, З ЧОГО ВСЕ ПОЧАЛОСЬ?

Озираючись назад на еволюцію безпеки дорожнього руху, цікаво подивитися, наскільки все змінилося, більшість змін відбулося лише за останні 200 років. Протягом останніх десятиліть у сфері безпеки дорожнього руху багато чого трапилося, починаючи від перших доріг, кінного екіпажу до датчиків, камер і технології Bluetooth, цей розвиток незупинний, і дуже цікаво побачити, що відбудеться в майбутньому.

Сьогодні термін «безпека дорожнього руху» миттєво викликає в уяві образи сучасних автомобілів, але дорожньо-транспортні події відбувалися ще до винаходу автомобіля.

Стриманий кінь і карета, використовувалася як вантажний і пасажирський засіб, в поєднанні з відсутністю правил дорожнього руху вони призводили до численних нещасних випадків, травм і смертельних наслідків.

Ви могли б подумати, що дороги з більш повільними і меншими транспортними засобами зменшать ризик нещасних випадків, але легкість, з якою люди могли бути викинуті з відкритих колісниць, коней та візків, означає,

що дорожньо-транспортні події призводили до неминучих травм і навіть смерті. Товари, які перевозились також були сильно знищені при кидку з візка.

Перші правила дорожнього руху з'явилися більш 2000 років тому, ще при Юлії Цезарі. Вони допомагали регулювати рух по вулицях міст. Правила Юлії Цезаря, звичайно, були недосконалі та сильно відрізнялися від сучасних, але дещо з них використовується і зараз.

З виникненням автомобілів з'явилися перші регулювальники, які стояли на дорогах і рукою показували напрям руху. Потім їм видали сигнальні ліхтарі. Але вони не могли вирішити всіх проблем. Деякі з цих правил дійшли до наших днів. Наприклад, вже в ті давні часи на багатьох вулицях був дозволений тільки односторонній рух.

Сучасним правилам дорожнього руху майже 100 років.

У кожній країні є свої особливості та традиції, але іноді ці традиції не являють собою щось серйозне, натомість викликають подив, сміх чи обурення, дорожній рух не став виключенням, наприклад:

Японія

Власники автомобілів повинні обережно їхати біля пішоходів. Якщо водій обіллє перехожого водою з калюжі, отримає штраф.

Філіппіни

Це країна пекельних пробок. Тому влада вирішила зменшувати кількість автівок на дорогах, видаючи дозволи на їзду. Він залежить від номерного знака. По понеділках на дорогах не повинно бути машин, номерні знаки яких закінчуються на 1 і 2, по вівторках – 3 і 4, по середах – 4,5,6, по четвергах – 7 і 8, по п'ятницях – 9 і 0. Заборона діє з 7:00 до 19:00. У вихідні дні обмежень немає.

Фінляндія

Водіям таксі тут не можна вмикати музику в присутності пасажира. В разі порушення правила, вони зобов'язані заплатити відрахування державному авторському комітету.

Німеччина

Водіям заборонено водити автівку босоніж, інакше через відсутність взуття при аварії у водія можуть відібрати страховку.

США

У *Каліфорнії* жінкам заборонено сідати за кермо у вечірній сукні з довгим подолом. Також не можна мити або витирати машину старою нижньою білизною.

У *штаті Вашингтон* кожен водій, який задумав вчинити злочин, зобов'язаний при в'їзді в місто зателефонувати начальнику поліції і повідомити йому про свої плани. Даний закон покликаний зменшити кількість злочинів, а його невиконання є обтяжуючою обставиною.

У *Пенсільванії*, якщо авто на дорозі зустрінеться з вершником на коні, водій повинен зупинити машину і накрити її ковдрою або чохлом, щоб тварина

не лякалась. Якщо це не допомагає і кінь як і раніше боїться йти, водій повинен сховати автомобіль в кущах.

На Алясці водіям заборонено перевозити собаку на даху автомобіля.

У штаті Алабама, як і в Німеччині, заборонено водити машину босоніж. Таке рішення було прийнято після того, як винуватець аварії заявив, що не зміг зупинити автомобіль, бо педаль гальма була дуже гарячою. Також тут не можна керувати автомобілем із зав'язаними очима.

Всім цим правилам і приписам передувала поява перших в світі доріг і перших транспортних засобів.

Історія дорожніх знаків починається з історії перших доріг. Римська імперія була першою цивілізацією, яка будувала дороги. Побудувавши систему доріг, тунелів і мостів від Португалії до Константинополя, римляни могли швидше переміщати війська і перевозити більше людей і товарів. Іншими словами, сильна дорожня система допомогла Риму процвітати. Першою дорогою була Via Appia, або Appian Way, побудована в 312 році до н.е.

XIX століття було часом багатьох винаходів і прогресу в промисловості і транспортуванні. З'являються нові види транспорту, а саме:

Велосипеди.

Минуло сотні років, поки велосипед став реальністю. Чи знаєте ви, що ідея про велосипед почалася в 1418 році? Це був чотириколісний пристрій, створений італійським інженером Джованні Фонтаною.

Не дивлячись на бачення Фонтана, тільки в 1817 року німецький винахідник Карл фон Дрейс представив свого коня, точніше двоколісний транспортний засіб (в майбутньому з назвою велосипед). Цей засіб був зроблений з дерева, включаючи колеса, і не мав педалей. Це означало, що вершник рухався за допомогою цього засобу – пішки. Як ви можете собі уявити, популярність такого транспортного засобу не тривала дуже довго. Крім того, цей елементарний засіб розглядався як загроза для пішоходів.

Тим не менш двоколісний транспортний засіб повернувся в 1860-х. Дерев'яні колеса були замінені на сталь, і були введені педалі. Цей транспортний засіб був відомий як велосипед та зроблений для супер вибоїстих доріг. До кінця 19-го століття були виготовлені велосипеди для задоволення вимог безпеки та комфорту гонщиків. З більшою кількістю людей на велосипедах, потреба в знаках для велосипедистів, пішоходів та інших мандрівників зростала.

Але поява перших автомобілів та залізниці – затьмарили зручність велосипедів, і вони значною мірою стали дитячими іграшками починаючи з покоління 1960-х.

Автомобілі.

Важко визначити, хто відповідає за винахід автомобілів. Як і велосипеди, автомобілі з'явилися в світі за сотні років, перш ніж вони стали реальним об'єктом для використання. Наприклад, Леонардо да Вінчі створював конструкції для автомобіля ще в 15 столітті.

Винаходу першого автомобіля передують два важливих винаходи:

1807 – Франсуа Ісак де Ріваз спроектував перший автомобіль, який працював на внутрішньому двигуні, що живився воднем.

1865 – Зігфрід Маркус побудував перший бензиновий двигун згорання.

Існує думка, що саме Карл Фрідріх Бенц винайшов перший бензиновий автомобіль, приблизно в 1885- 1886 роках. А в 1893 році, брати Чарльз Едгар Дуріє і Френк Дуріє заснували першу компанію з виробництва автомобілів у Сполучених Штатах.

З появою автомобілів, люди все частіше почали мандрувати, а разом з тим, вони могли загубитися, поїхати не в те місце, виїхати на іншу дорогу, це траплялось дуже часто. В зв'язку з цим, виникла гостра потреба в дорожніх вказівниках (знаках).

Перші дорожні знаки, були зроблені Американською автомобільною асоціацією, складалися з дерева і розміщувалися на залізних колонах.

У 1915 році в Детройті був встановлений перший знак зупинки, який представляв собою металевий аркуш розміром два на два фута, з чорним написом на білому фоні.

В 1923 році з'являються основні форми знаків, які будуть використовуватися для різних ситуацій: круг, восьмикутник, ромб, квадрат, прямокутник, зірка. Всі знаки мали білий фон з чорними літерами або символами.

Окрім дорожніх знаків, світлофори є невід'ємною частиною транспортної системи.

Перший сигнал світлофора був розроблений інженером залізничної сигналізації Джоном Піком Найтом і був встановлений біля будинку британського парламенту в 1868 році.

Перший постійний регулятор руху було встановлено в 1914 року у Клівленді, штат Огайо. Використовуючи зовнішній вигляд залізничних сигналів, перші світлофори були також червоними і зеленими. На відміну від сьогоденних, ранні світлофори були спрямовані тільки в двох напрямках, а співробітники поліції контролювали рух на бічних вулицях.

У 1917 році офіцер поліції Детройту Вільям Поттс додав жовте світло для попередження водіїв і пішоходів між змінами. У 1922 році були доступні автоматичні сигнали, які дозволили багатьом співробітникам поліції займатися іншими справами.

Таким чином, занурившись в історію, ми з вами дізнались що спонукало появі терміну «Безпека дорожнього руху».

Список використаних джерел:

1. Желібо Е.П., Заверуха Н.М., Зацарнкий В.В. «Безпека життєдіяльності». Правила дорожнього руху.
2. Кишун В.А. «Організація і безпека дорожнього руху». Конспект лекцій. – Луцьк : Луцький НТУ, 2014. – 198 с.

Широкова Алла Анатоліївна

курсант 3-го курсу Прикарпатського факультету Національної академії внутрішніх справ (м. Івано-Франківськ)

Данченко Катерина Михайлівна

старший викладач кафедри кримінально-правових дисциплін та оперативно-розшукової діяльності Прикарпатського факультету Національної академії внутрішніх справ, кандидат юридичних наук (м. Івано-Франківськ) (науковий керівник)

КУЛЬТУРА ВОДІННЯ ЯК ОДИН З ЕЛЕМЕНТІВ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Питання щодо забезпечення безпеки дорожнього руху набувають все більшої актуальності, адже з кожним днем кількість транспортних засобів у світі невинно збільшується. Відомо, що автомобіль служить людині засобом для пересування, який значно спрощує життя, допомагає перевезти вантаж, швидко дістатися до місця призначення. Швидко, проте інколи ризиковано та небезпечно для життя й має летальні випадки. Стрімкий розвиток транспортних засобів має негативний вплив на життєдіяльність людини, адже щодня відбуваються значні викиди газів у повітря, зростає число жертв дорожньо-транспортних пригод та інше.

Культурні та етичні риси водія є одним із найважливіших чинників безпечного автомобільного руху. Це не тільки знання та дотримання правил дорожнього руху, а й поважне і коректне ставлення до усіх учасників дорожнього руху: до водіїв, до пасажирів та пішоходів; взаємодопомога у різних ситуаціях, дисциплінованість та відповідальність. Водії повинні з відповідальністю ставитися до керування автомобілем.

Культура водіння – це не тільки свідоме додержання Правил дорожнього руху (ПДР), а й наявність складної системи різних якостей, що охоплюють моральні риси, освіту, духовні потреби, естетику зовнішнього вигляду водія і його автомобіля, уміння поводитись.

Безумовно, головне – це внутрішня культура водіїв. Вона визначає стиль їзди, ставлення до своїх колег та свого автомобіля, а також правильну поведінку в критичних ситуаціях, коли необхідно швидко прийняти рішення і запобігти аварії, травматизму. Невід'ємними елементами внутрішньої культури водія мають бути гуманність, безкорисливість, елементарний вияв турботи про незнайомих водіїв і пішоходів, які потрапили в біду.

В наш час є велика проблема щодо професійної етики та культури на дорозі. На жаль, не завжди водій зупиниться, для того, щоб допомогти іншій людині полагодити зламану машину або надати допомогу. Антикультура дорожнього руху набула такого характеру, що почала негативно впливати на загальну національну культуру, адже всі ми – і водії, і пішоходи є учасниками

дорожнього руху. Тому слід сформувати інтерес до проблеми культури водіння [1, с. 8-9].

Найважливішим елементом культури водія є його дисципліна. Дисципліна водія має кілька складових, які є нерівнозначними. Під *дисципліною культури водія* розуміють систематичне навчання, розвиток і контроль своїх здібностей і можливостей, доброзичливе поведіння з усіма учасниками дорожнього руху, у тому числі і в аварійних ситуаціях.

До недавнього часу керування дорожнім рухом здійснювалося через удосконалення Правил дорожнього руху. Створювалися сучасні технічні засоби регулювання дорожнього руху, розроблялись і встановлювались системи автоматичного управління. Водночас відбувалось збільшення кількості дорожніх знаків. Усі ці заходи не привели до істотного зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод.

Відомо, що головними характеристиками особистості водія є його кваліфікація, знання і додержання Правил дорожнього руху і культури водіння. Усі три чинники є невід'ємними, доповнюють один одного. Не може бути високої культури водіння без глибокого знання Правил дорожнього руху, так само як і високої кваліфікації з низькою культурою водія [1. с. 9].

Таким чином, з удосконаленням технічних характеристик автотранспорту, його розвитком, із зростанням пасажирських і вантажних перевезень виникає потреба і в підвищенні культури водіння.

Однією із форм прояву культури учасників дорожнього руху можна вважати взаємодопомогу. Водії, у яких трапилися технічні поломки в дорозі, потребують допомоги, їм можна надати технічну допомогу, консультативну. Можливо, автомобіль потрібно відбуксирувати в найближчий автосервіс. Та, крім цього, водії потребують моральної підтримки. Але щоб хоч якось їм допомогти, водії проїжджаючих мимо машин повинні насамперед зупинитись. Багато автомобілістів зі свого досвіду добре знають, що в разі поломки їхнього автомобіля проїжджаючі мимо машини зупиняються дуже рідко [2].

Отже, кожному водієві просто необхідно володіти культурою водіння та проявляти небайдужість.

Що ж стосується заходів щодо зменшення важкості наслідків ДТП, то водії транспортних засобів зобов'язані володіти практичними навичками подання першої медичної допомоги потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних подій, періодично проходити відповідну підготовку за програмами, що затверджуються Міністерством охорони здоров'я України та мати аптечку для надання першої допомоги (Ст. 48 Закону України «Про дорожній рух») [3]. Законодавець запровадив цю норму для того, щоб у разі, якщо людина, яка постраждала від ДТП отримала належну домедичну допомогу. Невиконання цих вимог тягне за собою невміння водія надавати першу допомогу, та подальшою бездіяльністю та невпевненості при виникненні ДТП. Результат – зростання кількості померлих в автопригодах людей, яким не правильно була надана допомога, або взагалі такої не було.

Відповідно до ст. 14 Закону України «Про дорожній рух», учасники дорожнього руху зобов'язані надавати лише необхідну домедичну допомогу та вживати всіх можливих заходів для забезпечення надання екстреної медичної допомоги, у тому числі потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Цей обов'язок стосується не лише водіїв транспортних засобів, а й пасажирів, пішоходів, велосипедистів тощо. Надавати інший вид допомоги особам, що перебувають на дорозі у скрутному становищі, учасники дорожнього руху не зобов'язані [3].

Учасники дорожнього руху можуть бути притягнуті до кримінальної відповідальності відповідно до ст. ст. 135, 136, 286 КК України за ненадання допомоги особі, яка перебуває в небезпечному для життя стані, при можливості надати таку допомогу або неповідомлення про такий стан особи належним установам чи особам, якщо це спричинило виключно тяжкі тілесні ушкодження або смерть потерпілого [4]. Відсутність покарання за бездіяльність, що потягнула менш тяжкі наслідки, породжує байдужість та небажання прийти на виручку людині, яка опинилась у небезпеці, що призводить до погіршення стану здоров'я потерпілих та збільшення збитків, завданих дорожньо-транспортними пригодами.

Отже, остаточно подолати таке негативне явище як дорожньо-транспортний травматизм поки що не вдалось у жодній країні світу. Але для його запобігання кожна людина повинна працювати над культурою власної поведінки на дорозі: добросовісно вивчати вимоги правил дорожнього руху, освоїти основи надання домедичної допомоги та бути готовим їх застосувати, проявляти повагу до інших учасників в процесі дорожнього руху. Такими простими, але дієвими заходами можливо значно підвищити рівень безпеки дорожнього руху та зберегти не одне людське життя.

Список використаних джерел:

1. Виходець О. М., Кизилова Е. О., Слоб'як З. Ю. Культура та етика водіння: підруч. для учнів проф.-техн. навч. закл. К.: Пед. преса, 2008. 320 с.
2. Взаємодопомога водіїв на вулицях та дорогах URL: <http://ncpn.net.ua/vzayemodopomoga-vodyiv-na-vulicyah-tadorogah.html>.
3. Про дорожній рух. Верховна Рада України; Закон від 30 червня 1993 року №3353-ХІІ. URL:<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/335312/paran222#n222>.
4. Кримінальний кодекс України: чинне законодавство із змінами та допов. на 21березня 2019 року: Офіц. текст. К. Алерта, 2019, 214 с.

*Матеріали Молодіжної науково-практичної конференції
(в авторській редакції)
07 травня 2019 року*

БЕЗПЕКА НА ДОРОЗІ

Комп'ютерна верстка: Пилипенко Є.О.

**Оригінал-макет підготовлено організаційним комітетом
Молодіжної науково-практичної конференції
«Безпека на дорозі»**

50037, м. Кривий Ріг, вул. Співдружності, буд. 92а