



Міністерство внутрішніх справ України
Департамент державної автомобільної інспекції МВС України

Донецький юридичний інститут МВС України

Всеукраїнська громадська організація
«Громадський комітет транспортної безпеки»

Всеукраїнська громадська асоціація
«Український медичний центр безпеки дорожнього руху»



**ІХ МІЖНАРОДНА
НАУКОВО-ПРАКТИЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ
«БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ:
правові та організаційні аспекти»**

12 листопада 2014 року
м. Київ

В рамках
Національного Тижня
безпеки дорожнього руху
з 10 по 16 листопада 2014 року

Приймас
Національний
транспортний університет



Міністерство внутрішніх справ України

Департамент державної автомобільної інспекції МВС України

Донецький юридичний інститут МВС України

Всеукраїнська громадська організація «Громадський комітет
транспортної безпеки»

Всеукраїнська громадська асоціація «Всеукраїнський медичний центр
безпеки дорожнього руху»

Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти:

Матеріали
IX Міжнародної науково-практичної конференції
(в авторській редакції)

Київ, 2014

УДК 351.811
ББК 67.99 (2) 116.31

Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: Матеріали ІХ Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (Київ, 12 листопада 2014 року). – К., 2014. – 138 с.

Рекомендовано до друку організаційним комітетом ІХ Міжнародної науково-практичної конференції «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти» : протокол № 7 від 10 листопада 2014 року

Публікується за матеріалами ІХ Міжнародної науково-практичної конференції «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти», яка відбулася 12 листопада 2014 року.

Видання може бути корисним для практичних працівників ДАІ МВС України, курсантів вищих навчальних закладів МВС України та всіх, хто цікавиться проблемами забезпечення безпеки дорожнього руху.

© ДЮІ МВС, 2014
© ВГО «ГКТБ», 2014

ЗМІСТ

Бесчастний В.М. Німецька глобальна інформаційно-аналітична система GIDAS: імплементація критеріїв до національної автоматизованої інформаційної системи ДАІ МВС України	5
Вайда Т.С. Педагогічна робота щодо профілактики окремих фобій кандидатів у водії як умова забезпечення безпеки дорожнього руху	9
Введенская В.В. Научное обеспечение безопасности дорожного движения: опыт, проблемы, перспективы	18
Веселов М.Ю. Адміністративно-правове дослідження протидії аварійності на наземному транспорті	21
Гаркуша В.В. Перспективи реформування Державної автомобільної інспекції МВС України	27
Зиновенко В.В. Підход к адміністративно-правовому обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Беларусь	33
Коллер Ю.С. Безпека дорожнього руху: основні складові	38
Костриця В.В. Службове розслідування дорожньо-транспортних пригод на підприємстві: крок за кроком	43
Кучеренко О.М. Відмежування адміністративної відповідальності від кримінальної за спричинення ДТП	52
Лапутин Р.О. До питання врахування параметрів руху маршрутних транспортних засобів в організації координованого світлофорного регулювання	54
Лебедєва А.В. Міжнародний досвід застосування адміністративного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху	59
Маркова В.О. Удосконалення механізмів адміністративної профілактики правопорушень в контексті захисту прав дитини як учасника дорожнього руху	64
Медведєв Д.К. Щодо поняття правового забезпечення якості доставки вантажів в Україні	69
Мельниченко О.І., Міронова В.Л., Косенко В.Р. Інформаційно-аналітичні моделі в інтелектуальних транспортних системах запобігання дорожньо-транспортних пригод	72
Мисливий В. А. Аварійна обстановка як ознака дорожньо-транспортного делікту	78
Папіровий Ю.М. Профілактика керування транспортними засобами у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння	84

Пилипенко Є.О. Вдосконалення відповідальності за вчинення правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП як прояв державної політики в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні	89
Рейцен Є.О. Транспортна політика і проблема безпеки дорожнього руху у містах	94
Сахно А.П. Вдосконалення національного законодавства, щодо підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів	99
Святенко А.А., Волчков А.А. Щодо оптимізації типів номерних знаків в Україні	104
Скоров О.І. Адміністративні акти ДАІ МВС України в справах про адміністративні правопорушення	110
Славінська О.С., Каськів В.І., Савченко В.О. Безпека руху – відповідальність кожного	114
Собакарь А.О. Нагляд за дорожнім рухом як важливий спосіб забезпечення в Україні дорожньої безпеки	119
Сушко А.А. Организация дорожного движения как функция управления дорожным движением	123
Толок О.В., Божко О.О. Аналіз аварійності в містах у темну пору доби	128
Червінчук А.В. До питання про систему обліку та аналізу причин виникнення дорожньо-транспортних пригод	133

*Бесчастний В.М., доктор наук з державного управління, професор,
Заслужений юрист України,
ректор Донецького юридичного інституту МВС України*

**НІМЕЦЬКА ГЛОБАЛЬНА ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНА СИСТЕМА
GIDAS: ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ КРИТЕРІЇВ ДО НАЦІОНАЛЬНОЇ
АВТОМАТИЗОВАНОЇ ІНФОРМАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ
ДАІ МВС УКРАЇНИ**

Міжнародна науково-практична конференція «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти» проводиться Донецьким юридичним інститутом МВС України щорічно, починаючи з 2006 року. В цьому році прийнято рішення провести конференцію у партнерстві із Всеукраїнською громадською організацією «Громадський комітет транспортної безпеки» та Всеукраїнською громадською асоціацією «Український медичний центр безпеки дорожнього руху».

Ключовим напрямом роботи конференції є розроблення та надання органам державної влади науково-практичних рекомендацій з питань розв'язання нагальних проблем у сфері безпеки дорожнього руху, забезпечення конституційних прав і свобод людини та гідних умов її життя, вжиття рішучих заходів щодо запобігання катастрофічним наслідкам дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП).

Цього року напрямками роботи конференції обрано аварійність на автомобільному транспорті та медичне забезпечення безпеки дорожнього руху.

Зазначений вибір не є випадковим. Лише протягом 2013 року в Україні трапилось 191 тисяча дорожньо-транспортних пригод, у яких загинуло понад 4 тисячі осіб та майже 40 тисяч були травмовані [1]. На жаль, слід констатувати, що український показник кількості осіб, загиблих у ДТП, на 1 мільйон населення майже удвічі перевищує середньоєвропейський аналог.

Таким чином, аварійність на вулично-дорожній мережі нашої держави продовжує забирати життя людей, спричиняти каліцтва та заподіювати колосальні економічні втрати. Втім, сьогодні поняття «аварійність» не має свого нормативно-правового закріплення, воно носить оціночний характер і застосовується для оцінки різних статистичних категорій: і як кількість дорожньо-транспортних пригод, скоєних на певній території за певний час, і як співвідношення кількості пригод до кількості населення або кількості транспортних засобів.

З метою статистичного обліку дорожньо-транспортних пригод, аналізу причин та умов, що сприяли їх виникненню, а також розробки заходів, спрямованих на їх зменшення, постановою Кабінету Міністрів України № 538 2005 «Про затвердження Порядку обліку дорожньо-транспортних пригод» в Україні запроваджено загальнодержавний автоматизований облік дорожньо-транспортних пригод та автоматизоване формування звітної статистики стану безпеки дорожнього руху.

При оформленні матеріалів дорожньо-транспортної пригоди заповнюється стандартизована картка обліку ДТП, що містить 65 показників, на підставі узагальнення яких здійснюється аналіз аварійності за видами пригод, їх причинами, категоріями учасників тощо.

Накопичення в Україні баз даних щодо аварійності та статистичне оцінювання безпеки дорожнього руху в цілому відповідає вимогам стратегічного розвитку європейської транспортної політики [2].

Одночасно, євроінтеграційні процеси, що відбуваються в сучасній Україні, спонукають фахівців до вивчення позитивного досвіду обліку аварійності, що застосовується в країнах Євросоюзу, та його імплементації в національне законодавство.

Зокрема, заслуговує на увагу німецька глобальна інформаційно-аналітична система GIDAS (German In-Depth Accident Study). З її допомогою кожна дорожньо-транспортна пригода оцінюється за 2893 показниками, що

передбачають з'ясування як технічних і медичних, так і психологічних та соціальних аспектів скоєної ДТП [3].

Глибинний аналіз дорожньо-транспортних пригод здійснюється оперативними співробітниками фірми VUFO при Дрезденському технічному університеті у тісній співпраці з поліцейськими підрозділами та медичними закладами.

Група фахівців, до яких входять технічні спеціалісти та медик, незалежно від часу доби, здійснює виїзди на місця вчинення ДТП з постраждалими. Усі виїзди здійснюються на спеціальних автомобілях, що мають необхідне сучасне обладнання для отримання технічних показників дорожньо-транспортної пригоди, цифрових фотознімків та оформлення графічної схеми автопригоди, медичні аптечки для надання невідкладної допомоги.

Окрім вивчення технічних аспектів досліджується психологічний стан учасників ДТП до та після її настання. Обстежується фізіологічний стан осіб, причетних до пригоди, характер та тяжкість отриманих травм, а також відстежується хід лікування у медичному закладі. Відомості, отримані під час огляду місця події, опитуванні учасників і свідків пригоди та вивченні документів, вносяться до бази даних GIDAS.

На відміну від української системи обліку дорожньо-транспортних пригод, GIDAS дозволяє не лише узагальнювати отримані відомості, а також і моделювати та відтворювати обставини ДТП. Широкий спектр вихідних показників, що охоплюються системою, дає змогу найдетальнішим чином визначити максимальний об'єм факторів, які мають вплив на виникнення автомобільних пригод та настання їх наслідків, проаналізувати своєчасність та ефективність надання долікарської та медичної допомоги, дослідити психологічні аспекти таких подій.

Переваги зазначеної методики, на наш погляд, є беззаперечними. Впровадження низки її критеріїв у вітчизняну систему обліку ДТП дозволило би підвищити ефективність впровадження статистичних спостережень у різних

сферах господарювання та державного управління. До того ж імплементація до національної автоматизованої інформаційної системи ДАІ МВС України (підсистеми «ДТП») показників системи GIDAS не потягне за собою суттєвих матеріальних витрат.

Внесення коректив до автоматизованої інформаційної системи ДАІ вимагатиме відповідного нормативного врегулювання дій осадових осіб, що виконують професійні обов'язки на місці дорожньо-транспортної пригоди (працівники ДАІ, органів досудового розслідування, експертних установ, медичних закладів та ін.) щодо отримання, узагальнення та надання інформації органу, уповноваженому на ведення державного обліку ДТП.

Донецьким юридичним інститутом МВС України наразі опрацьовано можливість системи GIDAS, проведено попереднє оцінювання можливостей її імплементації до національної автоматизованої інформаційної системи ДАІ МВС України (підсистеми «ДТП») і спрогнозовано позитивний вплив впровадження її критеріїв у вітчизняну систему обліку ДТП.

Список літератури:

1. Аварійність на автодорогах України: Офіційний сайт Управління ДАІ МВС України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/people/5.htm>

2. . Road safety. European transport policy for 2010: time to decide. / Results from the transport research programme of European Commission / Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2011, 16 p. // data source: http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_en.html.

3. The Traffic Accident Research is organised as a limited company as an affiliate of the TU Dresden / official site of the VUFO GmbH // data source: <http://vufo.de/>

*Вайда Т. С., кандидат педагогічних наук, доцент,
професор кафедри тактико-спеціальної підготовки факультету з
підготовки фахівців для підрозділів міліції громадської безпеки та
кримінальної міліції у справах дітей,
Харківський національний університет внутрішніх справ*

ПЕДАГОГІЧНА РОБОТА ЩОДО ПРОФІЛАКТИКИ ОКРЕМИХ ФОБІЙ КАНДИДАТІВ У ВОДІ ЯК УМОВА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Актуальність проблеми. У реальному житті сучасної людини, яка знаходиться у складному соціально-культурному, матеріально-технічному та екологічному середовищі, зустрічаються ряд фобій, про наявність багатьох із них окремі особи навіть не підозрюють. Термін «*фобія (фобії)*» походить від грец. φόβος («*phobos*» – страх, побоювання, жах) – інтенсивні непереборні нав'язливі страхи, що охоплюють особу, незважаючи на розуміння їх безглуздості і намагання з ними впоратися. Фобії бувають при деяких психічних захворюваннях, неврозах, іноді при перевтомі, після психічного перевантаження людини тощо [1].

На особливу увагу, на нашу думку, заслуговують питання профілактики у людей фобій, які пов'язані із сучасними складними умовами дорожнього руху. На вулично-дорожній мережі існує значна кількість небезпечних для учасників дорожнього руху факторів – велика кількість транспортних засобів та їх інтенсивний рух, в умовах урбанізованих міст спостерігається концентрація на окремих ділянках значної кількості пішоходів (пасажирів) з числа їх жителів, наявність багатофакторних засобів регулювання дорожнього руху (дорожні знаки та розмітка, світлофори, регулювальник), вимоги яких необхідно оперативно враховувати, тощо. Тому особливого значення у вирішенні вищезазначеної проблеми набуває профілактика екзистенційних страхів у

майбутніх водіїв під час їх навчання у спеціалізованих професійних закладах, оскільки набутий перший досвід щодо керування транспортним засобом залишає помітний слід у подальшій професійній діяльності молодого водія.

Результати дослідження. Відмежовуючи специфічні види нав'язливих страхів для інших окремих середовищ, в контексті предмету нашого дослідження під фобіями кандидата у водії ми розуміємо його особистісні психічні відхилення, при яких людина у процесі засвоєння знань, умінь і навичок, котрі передбачені програмою підготовки водіїв з певної категорії транспортних засобів, мимовільно зазнає хворобливі інтенсивні та непереборні страхи, які вимушують її уникати відносно безпечних ситуацій або об'єктів на вулично-дорожній мережі, незважаючи на усвідомлення малозначущості їх впливу на безпеку дорожнього руху та існування потенційних можливостей для їх подолання у процесі професійної підготовки водія.

Разом з тим, проблемні ситуації, які виникають під час навчання кандидата у водії і в котрих (у ситуаціях – уточнено нами) в особи відбувається фіксація страху як природної форми опору організму людини по відношенню до небезпеки, містить у собі значний потенціал для удосконалення особистості та можливість виходу на принципово новий рівень професійного розвитку водія.

На основі узагальнення результатів досліджень вітчизняних та закордонних вчених щодо природи фобій виділимо їх діагностичні критерії: 1) нав'язливий характер страху; 2) чіткість фабули; 3) інтенсивність і наполегливість прояву; 4) збереження критичного ставлення особи до свого стану. Г.І. Каплан і Б.Дж. Седок, ґрунтуючись на психоаналітичному підході, підкреслюють ірраціональний характер страху (його необґрунтованість, нелогічність); звертають увагу на те, що причина, яка викликала формування фобії, часто виявляється витісненою зі свідомості людини [1].

Нами розглянуто потенційно існуючий багатоаспектний комплекс фобій сучасної людини в цілому, проаналізовано та виділено з нього окремі види

страхів, які спостерігаються або в різній мірі можуть проявлятися у кандидатів у водії і безпосередньо виступати передумовою створення небезпеки для дорожнього руху. Зокрема, до таких видів фобій ми можемо віднести наступні:

- 1) *фобії невизначених речей*: боязнь багатьох речей – поліфобія (Polyphobia); страх перед усім новим – неофобія (Neophobia), наприклад, боязнь різних складних специфічних факторів, які з’являються на початковому етапі навчання керуванню навчальним транспортним засобом;
- 2) *фобії явищ природи*: боязнь яскравого світла – фотоаугліафобія (Photoaugliaphobia), наприклад, фар автомобіля при зустрічному роз’їзді в темний час доби або в умовах недостатньої видимості, проблискових маячків спецавтомобілів; гучного шуму – лігірофобія (Ligyrophobia), наприклад, шум великовагових та великогабаритних транспортних засобів, які здійснюють випередження чи обгін навчального автомобіля;
- 3) *фобії ситуацій*: страх прискіпливого розглядання іншими – скоптофобія (Scotophobia), наприклад, сприймання курсантом скептичних поглядів інших водіїв чи пішоходів при невпевненому керуванні ним навчальним автотранспортом; боязнь можливості виникнення нещасного випадку – дістіхіфобія (Dystychiphobia), наприклад, створення аварійної ситуації чи ДТП; страх бути висміяним – катагелофобія (Katagelophobia), критики – еніссофобія (Enissophobia), наприклад, з боку інструктора з навчання водінню чи викладачем на теоретичному занятті з будови автомобіля, морального покарання – рабдофобія (Rhabdophobia), наприклад, при порушенні Правил дорожнього руху; страх бути непоміченим – атазагорафобія (Athazagoraphobia), наприклад, іншими водіями, пішоходами чи велосипедистами;
- 4) *боязнь речовин*: страх перед шкідливими випаровуваннями (наприклад, бензину, мастил, кислот) – аерофобія (Aerophobia) або пилу – аматофобія (Amathophobia), які супроводжують експлуатацію транспортних засобів;
- 5) *боязнь окремих станів*: страх болі (наприклад, внаслідок падіння з мотоцикла) – альгінофобія (Alginophobia), страх забути щось (наприклад, норми та вимоги Правил дорожнього руху, дорожніх знаків при

індивідуальному навчанні водінню автомобілем на дорозі тощо) – атазагорафобія (Athazagoraphobia), страх відповідальності – гіпенгіофобія (Hypengyophobia); 6) *боязнь різних хвороб*: страх отримання поранення – тріпанофобія (Trypanophobia), наприклад, при обслуговуванні чи ремонті транспортного засобу; страх травми – травматофобія (Traumatophobia), отруєння (наприклад, чадним газом, ліками, спиртом) – токсикофобія (Toxicophobia); 7) *страх перед представниками світу тварин*: боязнь тварин – зоофобія (Zoorhobia), бджіл – апіфобія (Apirhobia) та комах – акарофобія (Acarophobia), наприклад, при їх потраплянні в салон автомобіля, собак – кінофобія (Cynophobia), наприклад, у водіїв мопедів, мотоциклів, велосипедистів; 8) *боязнь окремих предметів*: страх *автомобілів* – моторофобія (Motorophobia), *велосипедів* – циклофобія (Cyclophobia), механізмів і *машин* – механофобія (Mechanophobia); 9) *боязнь людей*: боязнь людей взагалі – антропофобія (Anthropophobia), дітей – педофобія (Pedophobia), чоловіків – андрофобія (Androphobia), стариків – геронтофобія (Gerontophobia), жінок – гінофобія (Gynophobia), підлітків – ефебіфобія (Ephēbiphobia), представників протилежної статі – гетерофобія (Heterophobia), наприклад, при проїзді пішохідних переходів чи рух поблизу навчальних закладів, повз зупинки для маршрутних транспортних засобів або під час паркування (біля тротуарів), при керуванні жінкою транспортним засобом; 10) *страх дій*: страх *керувати автомобілем* – амаксофобія (Amachophobia), *переїжджати* – тропофобія (Tropophobia), *переходити вулицю* – агірофобія (Agyrophobia), приймати рішення – децідофобія (Decidophobia), наприклад, виконання складних маневрів – обгону, випередження тощо; 11) *боязнь тіла і його частин*: страх при вигляді крові (як наслідок отриманої травми під час ДТП) – гемофобія (Hemophobia); 12) *боязнь того, що пов'язано зі смертю*: страх смерті і вмирання – танатофобія (Thanatophobia), трупів – некрофобія (Necrophobia); 13) *боязнь абстрактних понять*: страх перед новими знаннями – гнозіофобія (Gnosiorhobia) та кайнофобія (Cainophobia), наприклад, неможливість

засвоєння норм Правил дорожнього руху або принципів роботи ДВЗ, трансмісії автомобіля тощо; страх перед складною науковою термінологією – гелленологофобія (Hellenologophobia), символами – символофобія (Symbolophobia), наприклад, утруднення при розумінні значень дорожніх знаків, вимог дорожньої розмітки тощо, справедливостю (невідворотності покарання та індивідуальності відповідальності за порушення ПДР) – дікефобія (Dikephobia), технікою (наприклад, сумніви щодо здатності до безпечного користування чи правильного обслуговування сучасних технічно складних транспортних засобів) – технофобія (Technophobia); 14) *боязнь кольорів*: боязнь кольорів взагалі – хромофобія (Chromophobia), чорного кольору – меланофобія (Melanophobia), жовтого – ксантофобія (Xanthophobia), червоного – еритрофобія (Erythrophobia), білого – лейкофобія (Leukophobia); 15) *страх перед числами*: боязнь чисел взагалі – нумерофобія (Numerophobia), наприклад, існуючі забобони при виборі номерних знаків, серії та номеру посвідчення водія тощо; числа 8 – октофобія (Octophobia), числа 13 – трискадекафобія (Triskadekaphobia); 16) *боязнь окремих місць*: страх перед певними ділянками дороги (наприклад, місця виходу пішоходів з підземного переходу метро, появи на дорозі пасажирів біля місць зупинок маршрутних транспортних засобів, раптові вибігання дітей на дорогу біля навчальних закладів тощо) – топофобія (Topophobia), вулиць – агірофобія (Agyrophobia), замкнутого простору – клаустрофобія (Claustrophobia), наприклад, виникнення страху у пасажирів під час його знаходження у салоні автомобіля, темних місць – лігрофобія (Lygophobia), наприклад, при їзді в темний час доби; мостів – гефірофобія (Gephyrophobia) [2].

Пропонуємо основні напрямки педагогічної роботи викладачів та інструкторів з водіння професійно-технічних навчальних закладів (автошкіл, ТСОУ, ПТУ та ін.) щодо профілактики формування чи мінімізації прояву окремих фобій у кандидатів у водії, які можуть бути наступними:

1) не давати зациклюватися курсантам на власних негативних емоціях, котрі можуть виникати на початковому етапі навчання, намагатися замінити їх іншими приємними для особи прикладами (спогадами) із їхнього життя та досвіду;

2) компенсувати невпевненість в кандидата у водії при виконанні ним складних завдань з водіння іншими видами діяльності, які приносять йому більше позитивних емоцій (задоволення) та вселяють впевненість у власті можливості – наприклад, пропонувати цільові вправи автогенного тренування, зайнятися практиками медитації для осіб, які цікавляться східною філософією, збільшити час на відпрацювання початкових вправ на навчальних тренажерах, дати рекомендації щодо відпрацювання рухових навичок під час самопідготовки в домашніх умовах (наприклад, комп'ютерні симулятори навчальної їзди в різних дорожніх умовах) тощо;

3) при розробці методики проведення індивідуального навчання водінню надавати курсантові можливість реалізувати себе в першу чергу при виконанні простих вправ, які йому вдаються легше та краще, потім – поступово переходити до більш складних дій водія та доводити їх до автоматизму (навичок). Не потрібно вимагати від непідготовленої особи повного спокою у новій та складній для неї психологічній ситуації на дорозі, але разом з тим не займати позицію вичікування, що страх у курсанта зникне сам по собі або скутість та хвилювання самостійно минуть – для успішної навчальної діяльності з формування необхідних навичок з водіння якраз необхідно здорове хвилювання, підтримка певного рівня збудження нервової системи кандидата у водії;

4) активно застосовувати індивідуальний підхід щодо психологічної підготовки кандидата у водії: інструктору з водіння варто пам'ятати, що курсанту боротися варто не з страхом перед окремими факторами дорожнього руху, а з їх інтенсивністю – чим активніше і наполегливіше кандидат у водії буде внутрішньо переборювати свій страх, бажаючи позбутися від суб'єктивно

нав'язливих думок про неможливість освоїти навички керування автомобілем, тим швидше він опанує ними. Як не парадоксально, але найкращий спосіб посправжньому позбутися страху – це допомогти курсанту усвідомити, що будь-якій людині буває страшно, тому йому треба навчитися жити з цією думкою, потрібно визнати наявність у себе страху і навіть зануритися в нього, дозволити собі боятися. Інструктору з водіння, особливо на перших заняттях, потрібно намагатися запевнити курсанта, що незабаром він помітить поступове зниження інтенсивності свого страху, в нього з'явиться впевненість та рішучість за кермом при експлуатації транспортного засобу;

5) рекомендувати курсантам збільшити як загальну фізичну активність, так і практикувати виконання різноманітних цільових вправ, які сприятимуть мінімізації надлишку адреналіну та формуванню особистісних переконань у власній силі, спритності, зкоординованості рухів (важливі умови при формуванні навичок керування автомобілем). Пасивний спосіб життя людини часто провокує фізіологічні збої в організмі і призводить до розладів на психічному рівні – депресії, зниження уваги, погіршення пам'яті, поява емоційної неврівноваженості тощо. Тому необхідно у таких випадках рекомендувати кандидатам у водії комплекс профілактичних прийомів систематичної десенсибілізації – форми поведінкової психотерапії, що служать для досягнення цілей в частині зниження емоційної сприйнятливості по відношенню до певних екстремальних ситуацій при водінні автомобіля;

б) в окремих випадках депресія і тривога у курсантів автошколи можуть виникати через їх специфічно детерміноване мислення, яке іноді має зовнішнє соціальне походження (вплив авторитетних батьків, друзів тощо) та обумовлює виконання особою часом важких для неї обов'язків, що не обґрунтовані раціонально – бути найкращим у групі, вивчити досконало (напам'ять) Правила дорожнього руху, вирішити всі варіанти тестів без жодної помилки, навчитися ідеально керувати автомобілем за короткий період навчання в автошколі, зрозуміти всі аспекти роботи сучасного ДВЗ та динаміку взаємодії механізмів

автомобіля тощо. Неуважність курсанта до своїх внутрішніх відчуттів, їх пригніченість часто проявляється у формі завищеної чи заниженої самооцінки і, як наслідок, – у невпевненості особи під час зіткнення із певними об'єктивними труднощами. І чим довше відбувається подавлення базових почуттів людини, тим у більш спотвореному, інтенсивному і неприродному вигляді вони проявляються у її поведінці внаслідок виникнення екзистенційної тривоги;

7) застосовувати такий метод профілактики окремих фобій як «парадоксальна інтенція» (*інтенція* – намір, прагнення). Той самий симптом, від якого страждає курсант і хоче від нього позбутися, ставиться йому в обов'язок для подолання, стає його першочерговим завданням, його «треба»;

8) намагатися переконати кандидата у водії сприймати себе таким, яким він є, з усіма позитивними і негативними особистісними якостями – зовсім позбавитися від свого «Я» не вдасться ніколи. Необхідно допомогти курсанту визнати себе особистістю, яка буде постійно під впливом наполегливого навчання позитивно змінюватися, безперервно розвиватимуться його знання і навички, випускник автошколи зможе успішно скласти іспити в МРЕВ ДАІ. Індивідуальні страхи (прояви своїх фобій) деколи бувають нав'язані ще в дитинстві шляхом цілеспрямованого сприйняття тільки свого позитивного образу, що не завжди відповідає потенційним можливостям особи до адекватних дій в динамічних екстремальних умовах водійської діяльності на дорозі (в конкретних реальних умовах навчання та об'єктивного виконання програми підготовки водія);

9) не завжди враховується при появі у кандидата у водії страху при керуванні автомобілем викладачем (інструктором з навчання водінню) такий педагогічний аспект, як прояв співпереживання, забезпечення емоційної підтримки курсанта, які витісняють у процесі міжособистісної взаємодії в останнього його негативні відчуття (почуття страху заміщується у процесі спілкування конструктивними порадами, відволіканням від зациклювання особи на власних невдачах (внаслідок створеної аварійної ситуації) корисними

та емоційно-заспокійливими бесідами на життєві чи філософські теми тощо) [3, с. 14-53].

Висновки. Отже, на основі проведеного дослідження та аналізу фахової й спеціальної психолого-педагогічної літератури можна запропонувати окремі рекомендації стосовно профілактики в кандидатів у водії окремих фобій, які можуть виникати під час їх навчання керуванню транспортними засобами. Викладачам (інструкторам з навчання водінню) закладу курсової підготовки необхідно сприймати особистість курсантів такими, якими вони є, вживати всіх дієвих педагогічних засобів для уникнення формування нових чи закріплення існуючих комплексів (фобій), які були сформовані на основі їх попереднього індивідуального досвіду.

Серед основних прийомів профілактики існуючих фобій у курсантів варто виділити наступні: 1) компенсація їх негативного досвіду та існуючих недоліків емоційної сфери позитивно орієнтованою професійною інформацією, навчання проводити за принципом від простого до складного; 2) здійснювати диференційоване мотивування та стимулювання навчання водінню курсанта в залежності від досягнутих ним успіхів; 3) проводити підбір цільових вправ, які сприятимуть удосконаленню фізичної підготовки (зкоординованість рухів, сили, техніки рулювання тощо) та зниження рівня емоційної сприйнятливості у відношенні до певних негативних факторів (ситуацій на вулично-дорожній мережі); 4) рекомендувати переглянути власне ставлення курсанта до системи завищених особистісних ціннісних орієнтацій, визначити свої реальні можливості та поставити досяжні цілі (виконання програми підготовки водія), які можна досягти за час навчання в автошколі шляхом цілеспрямованих наполегливих занять; 5) активно застосовувати інструктором з навчання водінню таких педагогічних прийомів професійного виховання кандидатів у водії як співпереживання, емоційна підтримка, які під час індивідуального заняття сприятимуть мінімізації у нього почуття страху, а відтак і зникнення існуючих фобій взагалі.

Список літератури:

1. Поздняков В.О. Фобії. Все про страх. Напрямки роботи зі страхами / Поздняков Василь Олександрович [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://lifer.com.ua/fobii-vse-pro-strax-napryamki-roboti-zi-straxami.html>.
2. Все виды фобий / Автор: psylive.ru/articles/8057_vidi-fobii.aspx [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://psiholog.ua/publ/vse_vidy_fobij/1-1-0-10.
3. Вайда Т.С. Професійна етика водія та культура водіння. Методика проведення занять з «Автомобільної підготовки» [текст] : навчально-методичний посібник для викладачів та курсантів ВНЗ МВС України / Тарас Степанович Вайда. – вид-ня друге, доповнене. – Харків: Харків юридичний, 2013. – 264 с.

УДК 342.924

*Введенская В.В. к.ю.н., старший научный сотрудник, доцент,
начальник научно-исследовательской лаборатории
по безопасности дорожного движения
Донецкого юридического института МВД Украины*

НАУЧНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ОПЫТ, ПРОБЛЕМЫ, ПЕРСПЕКТИВЫ

Научно-исследовательская лаборатория по безопасности дорожного движения создана как структурное подразделение Донецкого юридического института МВД Украины в 2008 году. За 6 лет работы лабораторией достигнут ряд положительных результатов в области научного обеспечения безопасности дорожного движения (далее – БДД), среди которых: внесение предложений по усовершенствованию законодательства, подготовка научно-практических

рекомендаций, учебных и практических пособий, разработка программ по обучению населения правилам дорожного движения, подготовка заключений по законопроектам.

Лабораторией разработан ряд инновационных проектов, таких, как:

– механизм административно-правового регулирования упрощенного оформления материалов дорожно-транспортных происшествий с участием застрахованных транспортных средств, вследствие которых отсутствуют пострадавшие лица – так называемый «европротокол»;

– концепция привлечения к ответственности за административные правонарушения в сфере обеспечения БДД, зафиксированные в автоматическом режиме;

– административно-правовой механизм использования штрафных баллов за правонарушения в сфере БДД.

Опыт работы в вышеупомянутом подразделении с момента его формирования позволяет сформулировать ряд проблем, которые мы полагаем справедливыми для всего процесса реформирования системы обеспечения БДД в Украине.

1. Отсутствие в современном украинском обществе единого видения системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Все существующие концепции обеспечения БДД разрабатываются учеными, практиками, общественностью, но пишутся управленцами разных уровней. Следовательно, конечной целью любой концепции подразумевается ее «реализовываемость», то есть видение перспективы подготовки положительного отчета о выполнении в полном объеме запланированных мероприятий и освоении отпущенных средств.

2. Разобщенность научных разработок в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, являющаяся следствием наличия предыдущей проблемы.

Сегодня наблюдается ситуация, при которой ученые-энтузиасты либо структурированные коллективы специалистов предлагают решение отдельно

взятой проблемы, связанной с дорожной безопасностью. Внедрение их предложений предусматривает статичность нормативно-правового регулирования проблемного вопроса. Вместе с тем, общеизвестно, что момент формулирования предложений и момент их реализации в виде соответствующего нормативно-правового акта разделены между собой достаточно длительным временным промежутком. В течение этого времени законодательство может измениться, в том числе, и по причине реализации предложений, сформулированных другими учеными.

Избежать подобной ситуации можно при условии координирования разработок в сфере обеспечения БДД единым центром путем формирования государственного заказа на проведение научных исследований.

Однако в настоящее время это предложение не может быть реализовано в силу третьей проблемы, на которую мы считаем необходимым обратить внимание.

3. Отсутствие в Украине единого полномочного государственного органа, обеспечивающего координацию всех сил и средств обеспечения безопасности дорожного движения и, в конечном итоге, несущего за нее ответственность.

Необходимость создания подобного органа обсуждалась в научных кругах на протяжении ряда лет. Результатом обсуждений стала резолюция Общенационального форума по безопасности дорожного движения (г. Киев, 24 июля 2014 года), которой рекомендовано создать в системе центральных органов государственной исполнительной власти государственный орган со специальным статусом – Национальную дорожную администрацию, возложив на нее функции руководства и координации программ и проектов по безопасности дорожного движения.

Основным препятствием к ее созданию участники Форума определили необходимость экономии бюджетных средств, что исключает государственное финансирование новой структурной единицы.

Соглашаясь с аргументацией участников Форума, тем не менее, считаем необходимым на данном этапе развития украинского государства создать теоретическую модель центрального органа государственной исполнительной власти по безопасности дорожного движения; с учетом актуального состояния административно-правовой реформы определить его структуру и функции, а также произвести калькуляцию расходов на его содержание.

Не переведя вербальные прогнозы специалистов в области обеспечения БДД на язык цифр, на наш взгляд, невозможно однозначно ответить на вопрос о целесообразности создания Национальной дорожной администрации Украины.

УДК 342.9

*Веселов М.Ю. к.ю.н., с.н.с., доцент,
Одеський державний університет внутрішніх справ*

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ ДОСЛІДЖЕННЯ ПРОТИДІЇ АВАРІЙНОСТІ НА НАЗЕМНОМУ ТРАНСПОРТІ

Стабільне функціонування транспорту є необхідною умовою загальноекономічного зростання в умовах ринку, важливим чинником соціальної стабільності, міжрегіональної інтеграції як у країні, так і за її межами. Проте, дослідженню правовідносин у транспортній сфері останніми роками присвячене достатньо обмежене коло науково-теоретичних розробок [1, с. 4].

Залежно від середовища, в якому транспорт виконує свої функції, він може бути: водним, наземним (зокрема підземним), повітрям і космічним. Одним із найдавніших, зручних та динамічних видів транспорту є наземний транспорт. До тепер цей термін ще не набув певного поширення у суспільстві

та законодавстві – більшість відомих енциклопедичних видань та словників не містить його визначення. Вітчизняне законодавство не містить окремого законодавчого акту про наземний транспорт, також, не має згадувань про цю дефініцію Закон України «Про транспорт». Поряд з цим, все частіше зустрічаються окремі дослідження у різних галузях наукової діяльності, де вживається зазначена семантична категорія. Так наземний транспорт став предметом дослідження А.Т. Киніна, В.А. Леняшина, Н.Б. Фейгенсона [2]. Згадування про транспорт наземний містять праці філософської та економічної спрямованості Є. Смотрицького [3], Г.А. Гольца [4].

Серед органів публічної адміністрації у складі Міністерства інфраструктури України у квітні 2011 року була створена та функціонує Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті (Укртрансінспекція України). Згідно з Положенням про Укртрансінспекцію України до блоку наземного транспорту включені автомобільний, міський електричний, залізничний види транспорту та дорожнє господарство.

Середовище функціонування це не єдине, що об'єднує наземні види транспорту у відносно окрему підсистему. Автомобільний, міський електричний, залізничний транспорти мають й інші спільні риси. По-перше, процеси взаємодії компонентів соціотехнічної системи руху «людина – транспортний засіб (рухомий склад) – дорога (рейки) – середовище» однаково діють у всіх зазначених видах транспорту. По-друге, способи та засоби державного регулювання суспільних відносин, а також побудова та принципи державного адміністрування у цьому секторі державного управління подібні між собою. Переважна частина правовідносин з приводу функціонування будь-якого виду наземного транспорту регулюється адміністративно-правовим нормами. По-третє, зазначені види транспорту мають не лише уявні (умовні) точки зіткнення у правовому вимірі, а й цілком об'єктивні місця «конфлікту інтересів» (їх комунікації перетинаються одні з одними). Місця перетинання шляхів сполучення різновидів наземного транспорту, наприклад, залізничний

переїзд, є місцями підвищеної небезпеки. По-четверте, функціонування усіх зазначених видів транспорту поряд із задоволенням потреб населення створюють й негативні наслідки. Зокрема, одним із основних видів шкідливих (суспільно небезпечних) наслідків є аварійність.

Безпека руху на транспорті забезпечується нормальним функціонуванням всіх складових комплексу «чоловік – транспортний засіб – шляхи сполучення – навколишнє середовище». Тим часом, недостатня надійність елементів цієї системи (низька дисципліна учасників руху, незадовільний технічний стан транспортних засобів (рухомого складу) або доріг (залізничних шляхів)) є причиною дорожньо-транспортних пригод та аварій на транспорті. Отже, аварійність це антипод безпеки. Як це не прикро, але вчені та фахівці у галузі транспорту одностайно погоджуються з тим, що докорінно подолати аварійність не можливо, але її можна суттєво знизити.

Від так, одним з головних завдань державного управління в галузі наземного транспорту є його безпечне функціонування. На думку деяких вчених, питання безпеки функціонування транспорту, є одним із найважливіших компонентів національної безпеки. Сьогодні стає очевидним, що конкурентоздатність українського транспорту як одна зі складових його економічної ефективності без належного рівня безпеки неможлива. За таких умов вимоги держав і комерційних компаній до безпеки опиняються на першому плані, оскільки наслідками катастроф і серйозних аварій на транспорті є людські жертви, екологічні проблеми, величезні матеріальні втрати і не підданий матеріальному обліку психологічний чинник [5, с. 5].

Проблема безпеки руху наземного транспорту є складним феноменом, що вимагає інтеграції багатьох галузей знань і, зокрема, юридичної науки для поглибленого дослідження особливостей правової характеристики дорожньо-транспортної аварійності, аварійності на залізничному транспорті, а також їх подолання.

Треба констатувати той факт, що Україна належить до країн з високим рівнем транспортної аварійності. За оперативними даними Громадського комітету транспортної безпеки у січні 2013 року сталося на 3% менше транспортних подій порівняно з аналогічним періодом 2012 року – 98 проти 101. Кількість загиблих зменшилась на 33,3%, проте кількість травмованих, навпаки, збільшилась на 13,4% (насамперед через ДТП на ліцензованому автомобільному транспорті) [6]. Проте, існуюча ситуація і досі вимагає підвищеної уваги з боку науковців та органів публічної адміністрації.

Статистика аварій свідчить, що автомобільний транспорт є найнебезпечнішим видом пересування. Залізничний транспорт менш небезпечний (їхати потягом приблизно в 3-4 рази безпечніше ніж летіти літаком і в 10 разів безпечніше ніж автомобілем), але щороку на залізниці трапляється велика кількість аварій та катастроф, які роблять зазначений вид транспорту зоною підвищеної небезпеки.

Така ситуація вимагає від відповідних державних органів підвищення ефективності наявних засобів протидії аварійності на наземному транспорті. Відтак надзвичайно важливою є роль державного регулювання. Ефективність впливу держави на рівень безпеки настільки достатня, наскільки держава застосовує інструменти впливу. При цьому зрозуміло, що нескінченне збільшення обсягу такого «інструментарію» є неможливим. За таких умов найважливішим напрямом сучасного етапу політико-правових перетворень в Україні є створення ефективного адміністративно-правового механізму протидії аварійності на автомобільному, залізничному та міському електричному транспорті.

Ефективність правової дії на суспільні відносини у галузі державного управління у сфері транспорту залежить не тільки від природи і особливостей цих відносин, не тільки від правильно знайденого методу правового регулювання, але і від успішного використання всіх елементів такого механізму, за допомогою якого державно-нормативна воля переводиться у

фактичну поведінку суб'єктів суспільних відносин. Не остання роль у вирішенні цих проблем належить рівню розвитку наукових поглядів, стратегічно сформованої та теоретично обґрунтованої концепції удосконалення відповідних адміністративно-правових засобів та способів подолання транспортної аварійності.

Треба констатувати, що на сьогодні не має єдиного теоретично обґрунтованого та одностайно визнаного на практиці уявлення про зміст та правову наповненість такої дефініції як «протидія». Якщо кримінально-правова наука та кримінологія мають достатній обсяг теоретично-прикладних досліджень з цього питання (вживання терміну «протидія» дістало поширення у таких словосполученнях, як протидія злочинності (різним видам кримінальних правопорушень), протидія корупції тощо), то в адміністративному праві уваги зазначеній дефініції помітно бракує. Крім того, не має чіткого розмежування між такими основоположними поняттями як забезпечення безпеки руху та протидія аварійності на автомобільному, залізничному та інших видах транспорту, а від так – співвідношення форм та методів таких видів діяльності (у правовому контексті). Що стосується змісту адміністративно-правового регулювання механізму протидії аварійності, то також треба зазначити, що у теорії адміністративного права вчені-адміністративісти виділяють різні елементи, які становлять механізм адміністративно-правового регулювання. Враховуючи, що подолання аварійності на наземному транспорті є комплексною та багатоаспектною діяльністю, яка пронизує різні сфери суспільного життя та публічного адміністрування, у сучасній правовій науці існує проблема щодо єдиного бачення її організаційно-правового змісту та пріоритетності адміністративно-правових засобів, якими вона здійснюється.

Отже, як висновок, можна визнати, що така неоднозначність та фрагментарність теоретичних уявлень вимагає здійснення подальшого дослідження правовідносин у транспортній сфері, спрямованого на формування сучасної, науково обґрунтованої концепції подолання аварійності на наземному

транспорті, яка б підкріплювалась дієвим адміністративно-правовим механізмом реалізації. Все вищезазначене свідчить про актуальність наведеної теми, а також про необхідність дослідження проблем адміністративно-правового механізму протидії аварійності на наземному транспорті на ґрунтовному, монографічному рівні.

Список літератури:

1. Развадовський В.Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання) : Дис... д-ра юрид. наук: 12.00.07 / В.Й. Развадовський ; Нац. ун-т внутр. справ. — Х., 2004. — 508 с.

2. Кынин А.Т. Рост и развитие транспортных систем. Наземный транспорт / Кынин А.Т., Леняшин В.А., Фейгенсон Н.Б. // Сайт Методолог [Электронный ресурс] : режим доступа : <http://www.metodolog.ru/node/452>.

3. Смотрицкий Е. Транспорт: опыт философской рефлексии / Евгений Смотрицкий // Наука и техника. — 2008. — № 11 (174) [Электронный ресурс] : режим доступа : <http://www.relga.ru/Environ/WebObjects/tgu-www.woa/wa/Main?textid=2221&level1=main&level2=articles>.

4. Гольц Г.А. Транспорт и макроэкономика России за три века / Г.А. Гольц // Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния : материалы IX международной научно-практической конференции. — Екатеринбург., 2003.

5. Собакарь А.О. Державний контроль за безпекою руху транспортних засобів: проблеми теорії і практики : монографія / А.О. Собакарь. — Донецьк: ДЮІ МВС України, 2011. — 488 с.

6. Аварійність на транспорті у січні зменшилась на 3 % // Офіційний сайт Громадського комітету транспортної безпеки [Електронний ресурс] : режим доступу : <http://gktb.org/avarijnist-na-transporti-u-sichni-zmen-shilas-na-3>.

*Гаркуша В.В. к.ю.н.,
заступник начальника кафедри адміністративного права, процесу та
адміністративної діяльності ОВС
Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*

ПЕСПЕКТИВИ РЕФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ АВТОМОБІЛЬНОЇ ІНСПЕКЦІЇ МВС УКРАЇНИ

Як повідомляється на офіційному сайті Кабінету Міністрів України 22 жовтня 2014 року Уряд затвердив Концепцію та Стратегію реформування МВС України, яку презентувала Експертна Рада МВС України. Реформування торкнулось і Державної автомобільної інспекції. Так, цього ж дня було затверджене розпорядження Кабінету Міністрів України щодо позбавлення підрозділів Державної автомобільної інспекції МВС України функцій із надання адміністративних послуг, запровадження автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, надання патрульній службі міліції повноважень Державної автомобільної інспекції МВС України із забезпечення безпеки дорожнього руху в населених пунктах. Цим нормативно-правовим актом передбачено проведення експерименту на базі Державної автомобільної інспекції м. Хмельницький. У рамках експерименту відбудеться об'єднання сил підрозділів Державної автомобільної інспекції та патрульної служби МВС України в єдиний підрозділ. Крім цього, цей нормативний акт визначає завдання МВС із підготовки законодавчої бази об'єднання в цілому у країні [1].

Реформування управління забезпеченням безпеки дорожнього руху вже давно назріло, адже ще з радянських часів Державну автомобільну інспекцію МВС України визначено як головний державний орган, на який покладено забезпечення безпеки дорожнього руху. І підвищення аварійності на дорогах України часто пов'язують з неефективним виконанням своїх обов'язків

працівниками Державної автомобільної інспекції МВС України. В той же час, потрібно розуміти, що безпека дорожнього руху не може залежати тільки від одного якогось державного органу. На неї впливає багато факторів: якість вулично-шляхової мережі, наявність дорожніх знаків, розмітки, дорожнього огороження та освітлення, відношення самих учасників дорожнього руху до власної безпеки, дотримання ними вимог Правил дорожнього руху України, забезпечення належного технічного стану транспортних засобів та інше. Тому до питання забезпечення безпеки дорожнього руху потрібно підходити комплексно, забезпечуючи вплив на всі чинники, що визначають стан безпеки дорожнього руху.

Поки що не зрозуміло як пропозиція об'єднання Державної автомобільної інспекції та патрульної служби МВС України зможе покращити стан безпеки дорожнього руху. Якщо це робиться для того, щоб кожен працівник патрульної служби міг виконувати функції Державної автомобільної інспекції МВС України і за рахунок цього збільшити загальний контроль за безпекою дорожнього руху, то потрібно пам'ятати, що кількість не завжди означає якість. Не можливо одночасно охороняти громадський порядок, громадську безпеку та якісно здійснювати контроль за безпекою дорожнього руху. Все одно потрібно виділяти частину особового складу, основним завданням якого було б здійснення контролю за безпекою дорожнього руху. Крім того, потрібно розуміти, що не кожен інспектор патрульної служби зможе відразу виконувати всі функції Державної автомобільної інспекції. Має певну особливість провадження в справах про адміністративні правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху, діяльність пов'язана з оформленням дорожньо-транспортних пригод, контроль за дотриманням законодавства підприємствами, що здійснюють перевезення пасажирів, небезпечних та великовагових вантажів, що потребує певної кваліфікації працівника.

Слід зазначити, що ми вже маємо негативний досвід об'єднання Державної автомобільної інспекції та патрульної служби МВС. Так, указ Президента України

від 19.07.2005 № 1109/2005 „Про ліквідацію Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України” був виданий з метою наведення порядку у сфері контролю за дотриманням учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху. Внаслідок чого у липні-серпні 2005 року відбувся сплеск аварійності на 40-50%, збільшення кількості загиблих на 24%, травмованих – на 21% [2; 3].

Отже, зважаючи на те, що в 2005 році з ліквідацією Державної автомобільної інспекції МВС України, з відібранням у працівників цієї служби повноважень, необхідних для ефективного забезпечення безпеки дорожнього руху, значно зросла кількість дорожньо-транспортних пригод на дорогах України, потрібно ретельно робити підхід до реформування вказаного правоохоронного органу в частині об'єднання з іншими підрозділами.

Висловлюючи власне бачення реформування Державної автомобільної інспекції МВС України, зауважу, що відповідно до діючого законодавства, а саме статті 52-1 Закону України «Про дорожній рух» [4], Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ [5], Державна автомобільна інспекція МВС України здійснює 16 основних напрямів діяльності. Ці напрямки є загальними і кожен з них можна розбити ще на кілька напрямків. При цьому, деякі з них не є властивими для правоохоронних органів. Зокрема ті, що потребують спеціальних технічних знань, наприклад погодження проектів конструкцій транспортних засобів в частині дотримання вимог щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, чи погодження проектів на будівництво, реконструкцію автомобільних доріг, комплексів дорожнього сервісу та інші. Тому цими питаннями, на наш погляд, повинні займатися відповідні цивільні дорожні служби, які мають інженерів та інших фахівців з вищою технічною освітою.

Інші питання та напрямки діяльності Державної автомобільної інспекції МВС України, що передбачені діючим законодавством можна поділити на дві великі групи: 1) надання адміністративних послуг та 2) здійснення юрисдикційної діяльності. Останній напрямок – здійснення юрисдикційної діяльності – це

виключна компетенція Державної автомобільної інспекції як правоохоронного органу та структурного підрозділу МВС. Хоча і цей напрямок потребує вдосконалення, зміни розуміння кінцевої мети цього напрямку діяльності. Що стосується вдосконалення надання адміністративних послуг в сфері безпеки дорожнього руху, тут на наш погляд, існує два шляхи: які мають загальний знаменник – це зміна підходів та принципів надання адміністративних послуг, ліквідація бюрократичних перепон, побудова роботи за принципом «єдиного вікна». І перший варіант – це передача зазначеного напрямку діяльності спеціально створеному державному органу чи органу місцевого самоврядування. Другий варіант – залишення в компетенції Державної автомобільної інспекції при умові зміні принципів діяльності. Реформа за ради передачі функцій від одного органу до іншого не має ніякого значення, адже, як відомо, від перестановки доданків сума не змінюється.

Ще один напрямок, який визначений в Концепції та Стратегії реформування МВС – запровадження автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху. В 2008 році ми вже мали практику застосування технічних засобів, що мають функцію фото, відео фіксації та працюють в автоматичному режимі. В такому разі до відповідальності притягувався власник транспортного засобу незалежно від того хто був за кермом транспортного засобу під час вчинення правопорушення. Але в 2010 році рішенням Конституційного Суду України від 22.12.2010 № 23-рп/2010 статтю 14-1 КУпАП визнано не конституційною.

В основі більшості законопроектів щодо регулювання порядку використання технічних засобів, що мають функцію фото, відео фіксації та працюють в автоматичному режимі лежить той же принцип притягнення до відповідальності, не правопорушника, а власника транспортного засобу. На наш погляд, потрібно відштовхуватись від ідеї ідентифікації особи правопорушника за допомогою цих же самих технічних засобів. Одним із найпростіших в технічному плані способів реалізувати цю ідею – запровадити використання індивідуального номера водія, який повинен розміщуватись на вітровому склі автомобіля і бути

такого розміру, щоб технічний прилад фото, відео фіксації міг його розпізнати. В ДАІ МВС України потрібно створити відповідні автоматизовані інформаційні системи всіх водіїв і за цим номером визначати водія, який керує транспортним засобом. За керування транспортним засобом без зазначеного номера передбачити відповідальність рівнозначну керуванню транспортним засобом без посвідчення водія. За умови технічного оснащення патрульних автомобілів доступом до інформаційних баз даних, можна взагалі відмовитись від практики видачі посвідчення водія, використовуючи лише зазначений індивідуальний номер водія.

Отже, реформування та вдосконалення Державної автомобільної інспекції МВС України не можливо без зміни принципів її діяльності. В юрисдикційній діяльності Державної автомобільної інспекції – це усвідомлення кінцевої мети цього напрямку діяльності – вплив на правосвідомість правопорушника, з метою недопущення вчинення правопорушення в майбутньому. Організацію роботи Державної автомобільної інспекції потрібно спрямовувати таким чином, щоб реально впливати на організацію дорожнього руху, всі сили та засоби розміщувати з урахуванням місць концентрації ДТП, виявлення грубих порушень Правил дорожнього руху, а не в тих місцях де можна виявити як можна більше навіть незначних правопорушень, які не впливають на аварійність. При цьому можна виділити такі напрями вдосконалення діяльності Державної автомобільної інспекції:

- робота з персоналом - для перевірки кваліфікації працівників потрібно створити робочі групи з числа найбільш досвідчених працівників ДАІ. Для максимальної об'єктивності забезпечити ротацію зазначених груп. Забезпечити належну підготовку та навчання особового складу для підвищення їх професіоналізму;

- забезпечення належного рівня матеріально-технічного забезпечення підрозділів Державної автомобільної інспекції, створення механізму соціального захисту її працівників;

- перегляд доцільності виконання деяких функцій Державної автомобільної інспекції, зокрема тих, які не властиві правоохоронному органу та потребують спеціальних технічних знань (погодження проектів конструкцій транспортних засобів в частині дотримання вимог щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, погодження проектів на будівництво, реконструкцію автомобільних доріг, комплексів дорожнього сервісу та інші);

- зміна принципів діяльності надання адміністративних послуг в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху - ліквідація бюрократичних перепон, побудова роботи за принципом «єдиного вікна» тощо.

Список літератури:

1. Уряд затвердив Концепцію та Стратегію реформування МВС. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=247699642&cat_id=244274160

2. Основная причина ДТП – пренебрежение правилами дорожного движения // Урядовий портал (Єдиний веб-портал органів виконавчої влади України) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=19880220.

3. Тищенко К. На чий совісті 7 тисяч аварій? / К. Тищенко // Українська правда [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.pravda.com.ua/news/2005/8/15/32443.htm>.

4. Про дорожній рух : Закон України від 28.01.1993 // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.

5. Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ : постанова Кабінету Міністрів України від 14.04.1997 № 341. // Офіційний вісник України. – 1997. – № 16. – Ст. 52.

Зиновенко В.В.

*Адъюнкт научно-педагогического факультета учреждения образования
«Академия Министерства внутренних дел Республики Беларусь»*

ПОДХОД К АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Безопасность дорожного движения (далее – БДД) является важнейшим элементом правопорядка, который призвано обеспечивать государство. В Республике Беларусь это обусловлено, прежде всего, нормами ст. 2 Конституции [1], в соответствии с которыми человек, его права, свободы и гарантии их реализации являются высшей ценностью и целью общества и государства. Эта важнейшая функция государства раскрывается в процессе административно-правового обеспечения безопасности дорожного движения представляющего собой деятельность органов государственного управления, по созданию системы правовых норм, регулирующих общественные отношения в сфере дорожного движения, и их реализации, направленную на охрану и защиту личности, общества и государства от угроз дорожного движения. В связи с этим представляется важным исследовать подход к административно-правовому обеспечению безопасности дорожного движения сформированный в Республике Беларусь.

Так, с распадом СССР и образованием Республики Беларусь наше государство получило определенную систему обеспечения БДД действовавшую в БССР. Поэтому первоначально (вплоть до 2002 г.) подход к административно-правовому обеспечению БДД в Республике Беларусь оставался в целом таким же, как и в последние годы существования СССР.

Вместе с тем в условиях развития экономики страны, высоких темпов автомобилизации, правового вакуума по ряду вопросов возникла острая

потребность в нормативном правовом акте, который бы содержал ключевые положения обеспечения БДД, являлся основой правового регулирования общественных данной сферы [2, с. 87].

Таким правовым актом стал Закон Республики Беларусь «О дорожном движении» (далее – Закон) [3], проект которого был разработан по инициативе МВД в 1996 г. Однако в силу ряда обстоятельств он был принят только в 2002. Фактически названный документ стал фундаментом для формирования существующей правовой основы административно-правового обеспечения БДД.

В данном нормативном правовом акте законодателем впервые определяется и закрепляется понятие безопасности дорожного движения. С его принятием обеспечение БДД стало рассматриваться как деятельность по разработке и реализации мер, направленных на сокращение причин и условий, детерминирующих опасное поведение участников дорожного движения, а также сведение к минимуму вероятности возникновения ДТП и снижение тяжести их последствий [2, с. 88]. Фактически с принятием Закона и было положено начало в формировании нового подхода к административно-правовому обеспечению БДД, носящего программный характер. С этого времени вопросы обеспечения безопасности дорожного движения решаются системно.

Так, в целях реализации положений Закона в 2002 году принимается более 35 нормативных правовых актов. Особо важным в этой работе стало принятие Указа Президента Республики Беларусь «О мерах по повышению безопасности дорожного движения», которым утверждались действующие Правила дорожного движения (далее – Правила) и определялся ряд положений, направленных на обеспечение БДД [4]. Впервые Правила были утверждены на уровне Главы государства. Подписанию названного Указа предшествовала длительная подготовительная работа, в ходе которой были проработаны все признанные и ратифицированные Республикой Беларусь международные

соглашения и договора в области дорожного движения; проанализированы Правила дорожного движения сопредельных государств (Россия, Украина, Польша, Литва, Латвия). Текст Правил был вынесен на всенародное обсуждение, по результатам которого было получено более 1500 предложений граждан, общественных объединений, высших учебных заведений, иных организаций. Все предложения были проанализированы с учетом главной цели – создать нормы, при соблюдении которых участниками дорожного движения станет возможным снижение числа пострадавших в ДТП людей.

Положения Правил имеют четкую направленность на создание таких условий дорожного движения, при которых обеспечивается безопасность так называемых малозащищенных участников дорожного движения – пешеходов, особенно детей и инвалидов, а также велосипедистов. Много внимания при подготовке проекта Правил было уделено «прозрачности» и однозначности толкования содержащихся в них норм. По этой причине число терминов и понятий составило 79 (в настоящее время – 80).

В соответствии с названными Указом и Законом Советом Министров была разработана и утверждена Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь (далее – Концепция) [5], являющаяся программным документом, определяющим национальную стратегию в сфере БДД.

Целями Концепции являются:

создание условий для максимальной защищенности участников дорожного движения;

снижение общих потерь в дорожном движении не менее чем на 25 % в 2015 году по сравнению с 2005 годом, в том числе сокращение не менее чем на 500 человек числа погибших в ДТП.

Реализация Концепции осуществляется в соответствии с планом мероприятий, разработанным и утвержденным Министерством внутренних дел и Министерством транспорта и коммуникаций, и проводится в два этапа: 2006-

2010 гг. и 2011-2015 гг.

Результаты реализации Концепции в 2006 – 2010 годах показали, что число ДТП с пострадавшими в них людьми сократилось, в среднем за год, на 1322, при этом число погибших сократилось, в среднем за год, на 290, а раненых на 1433 человека. Положительная динамика в сокращении числа ДТП с пострадавшими в них людьми отмечается и на втором этапе реализации концепции.

В целях реализации государственной политики в сфере безопасности дорожного движения, с принятием в 2007 г. постановления Совета Министров № 437 [6], создается система комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения возглавляемая Постоянной комиссией при Совете Министров Республики Беларусь. В 2008 г. в новой редакции принимается Закон Республики Беларусь «О дорожном движении» [7].

В настоящее время государственное регулирование и управление в области дорожного движения осуществляются Президентом Республики Беларусь, Советом Министров, Министерством внутренних дел, Министерством транспорта и коммуникаций, Министерством сельского хозяйства и продовольствия, Министерством по чрезвычайным ситуациям, Министерством образования, иными республиканскими органами государственного управления, местными исполнительными и распорядительными органами в пределах их компетенции, а также Государственной автомобильной инспекцией Министерства внутренних дел Республики Беларусь [7].

Принимаемые меры доказывают эффективность сформированной системы обеспечения БДД. Так, в последние 5 лет отмечается снижение ДТП на фоне роста автомобилизации.

Таким образом, подход к административно-правовому обеспечению безопасности дорожного движения, сформированный в Республике Беларусь, носит научно обоснованный программный характер, предполагающий

постановку стратегических целей в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, разработку государственных программ достижения таких целей и их строгое выполнение.

Ведется активная работа по совершенствованию законодательства в сфере дорожного движения и обеспечения его безопасности. Осуществляется постепенная централизация усилий государства по его реализации.

Список литературы:

1. Конституция Республики Беларусь 1994 года (с изменениями и дополнениями, принятыми на республиканских референдумах 24 ноября 1996 г. и 17 октября 2004 г.). – Минск : Амалфея, 2011. – 48 с.

2. Фармагей, Л.К. Нормативные правовые акты Республики Беларусь в сфере обеспечения безопасности дорожного движения / Л.К. Фармагей // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): материалы Междунар. науч.-практ. конф., Орёл, 20 апр. 2012 г.: в 3 ч., ч. 3 / Орловский юрид. ин-т МВД России; редкол.: Л.Ю. Щербакова [и др.]. – Орёл, 2012. С. 86–91.

3. О дорожном движении: Закон Респ. Беларусь, 17 июля 2002 г., № 132-З: в ред. Закона Респ. Беларусь от 20.07.2006 // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2014.

4. О мерах по повышению безопасности дорожного движения: Указ Президента Респ. Беларусь от 28.11.2005 N 551 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология ПРОФ [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпект», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2014.

5. Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь: постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 14 июня 2006 г., N 757 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология

ПРОФ [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпект», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2014.

6. О создании постоянной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Совете Министров Республики Беларусь: постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 5 апреля 2007 г., N 437: с изм. и доп.: текст по состоянию на 31 мая. 2012 г. // Консультант Плюс: Беларусь. Технология ПРОФ [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпект», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2014.

7. О дорожном движении: Закон Респ. Беларусь, 5 января 2008 г., № 313-З // Консультант Плюс: Беларусь. Технология ПРОФ [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпект», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2014.

УДК 342.9:351.811.122(477)(043)

*Коллер Ю.С., к.ю.н.,
викладач кафедри адміністративної діяльності ДАІ
Донецький юридичний інститут МВС України*

БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ОСНОВНІ СКЛАДОВІ

Кожен день ми зустрічаємось з поняттям «безпека дорожнього руху», але національне законодавство не дає визначення цьому поняттю у той же час це словосполучення вживається у багатьох нормативно-правових актах без пояснення його змісту.

Всі ці правові акти містять у своїх нормах словосполучення „безпека дорожнього руху”, але прямо не роз’яснюють зміст цього терміну, а отже, це означає, що вітчизняне законодавство має суттєву прогалину в цій сфері.

На нашу думку, необхідно на законодавчому рівні дати чітке та одностайне визначення поняття “безпека дорожнього руху”, яке було б відправною крапкою та фундаментальною основою для його тлумачення і не

викликало сумнівів та непорозумінь під час його трактування. Тому необхідно компенсувати прогалини законодавця у визначенні цього поняття та прийти до остаточного його тлумачення.

Для визначення сутності самої безпеки дорожнього руху як соціального явища, на нашу думку, є також з'ясування її складових.

Слід зазначити, що збільшення учасників дорожнього руху кожного року свідчить про те, що в процесі останнього реально стикаються інтереси всіх соціальних структур суспільства. Це обумовлює необхідність управління процесом дорожнього руху як системою суспільних відносин, що відбивають соціальні інтереси держави та суспільства. Зростання економічної потужності держави, технічної оснащеності галузей економіки та автотранспортного парку змушують говорити про те, що безпеку дорожнього руху слід розглядати як один із соціальних чинників, що помітно впливають на стан правопорядку.

Соціальна складова безпеки дорожнього руху полягає у тому, що дорожній рух становить об'єктивно обумовлений процес просторового переміщення людей, транспортних засобів та вантажів, безпосередньо керованих людьми. Він є соціальним явищем, оскільки в ньому зайнята абсолютна більшість населення країни, а саме пішоходи, пасажери та водії транспортних засобів. Також важливо підкреслити, що безпека дорожнього руху набуває соціального характеру, позаяк в процесі її забезпечення реалізуються політичні, економічні та інші інтереси держави та суспільства.

Економічна складова безпеки дорожнього руху проявляється в матеріальних збитках внаслідок ДТП, які “завдають дошкульного удару по генофонду нації, економіці країни, навколишньому середовищу та багатьом іншим царинам людської життєдіяльності” [2, с. 71].

За різними підрахунками, середня сума прямих збитків, завданих однією ДТП, становить більше ніж 1 тис. доларів США. Але є ще й непрямі збитки, пов'язані з лікуванням постраждалих, їхньою медичною реабілітацією, тимчасовою чи постійною втратою працездатності. За даними ВООЗ, що

здійснює моніторинг стану безпеки дорожнього руху в 70 країнах світу, загальний матеріальний збиток від ДТП сягає 2 % валового внутрішнього продукту [3, с. 30]. В Україні збитки від ДТП, за вітчизняною методикою підрахунку, становлять 1,4% валового внутрішнього прибутку, а за міжнародною – 3,5 % [4].

За даними статистики, до 95 % ДТП завершуються більш або менш серйозними пошкодженнями транспортних засобів, близько 15 % – руйнуванням елементів дорожньої інфраструктури (стовпів, бордюрів, відбійників та інших захисних споруджень), понад 5 % – нівеченням об'єктів права власності пішоходів, велосипедистів, погоничів тварин; 1,5 % псуванням цінного вантажу. Деякі автомобільні аварії завдають шкоди також об'єктам, не інтегрованим у дорожньо-вуличну систему: житловим спорудам, господарським будівлям, присадибним ділянкам тощо [5, с. 31].

В Україні кожного року вчиняються тисячі злочинів та адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, які завдають величезної шкоди державі та суспільству. На тлі цього, на нашу думку є необхідність розуміння *деліктної складової* безпеки дорожнього руху. Серед найбільш поширених деліктів у зазначеній сфері є перевищення встановлених обмежень швидкості, недодержання вимог дорожніх знаків, розмітки проїзної частини доріг, правил перевезення вантажів, буксирування, зупинки, стоянки, проїзду пішохідних переходів та інші порушення. Також велика чисельність випадків керування транспортних засобів у нетверезому стані. Одним з основних засобів протидії цим деліктам безперечно є застосування юридичної відповідальності до винних осіб, однією з якої основне місце належить саме адміністративній відповідальності.

Слід зазначити, що суспільні відносини, які виникають під час забезпечення безпеки дорожнього руху регулюються нормами права, зокрема: нормами адміністративного права (коли розглядаються питання врегулювання відносин у процесі забезпечення безпеки дорожнього руху); кримінального

права (якщо дорожньо-транспортна пригода містить склад злочину); цивільного права (під час регулювання майнових відносин у сфері дорожнього руху). Особливістю правової форми відображення безпеки дорожнього руху безперечно є те, що ці норми права закріплені у нормативно-правових актах держави. Як ми вже зазначали, словосполучення безпека дорожнього руху є доволі вживаним у чинному законодавстві України. Тому не менш значимою, на нашу думку, є виділення **нормативно-правової складової** безпеки дорожнього руху.

Крім того, особливість безпеки дорожнього руху також полягає в тому, що вона регулюється технічними нормами (нормативи, стандарти щодо транспортних засобів, технічних засобів регулювання дорожнього руху, доріг тощо). **Технічна складова** безпеки дорожнього руху характеризується дослідженням головним чином технічних питань автомобілізації та дорожнього будівництва, вивченням проблем безпеки дорожнього руху за формулою “автомобіль-дорога”.

Крім зазначених складових безпеки дорожнього руху, на нашу думку, слід звернути увагу також на **інституційну складову**. Саме створення інституційно відокремленої системи органів забезпечення безпеки дорожнього руху допоможе розв’язати проблеми, що виникають у зазначеній сфері. Як зазначає Т. О. Гуржій “обов’язковою передумовою формування ефективної політики безпеки дорожнього руху є визначення кола учасників цього процесу...”, “суб’єкти публічно-владних повноважень відіграють стрижневу роль у формуванні державної політики безпеки дорожнього руху. З-поміж усіх інших учасників політичного процесу тільки вони наділені повноваженнями діяти від імені народу, приймати загальнообов’язкові управлінські рішення, примушувати до їх виконання, розпоряджатися загальнонаціональними ресурсами” [2, с. 189-190].

Саме суб’єкти публічно-владних повноважень у сфері безпеки дорожнього руху як офіційні інститути влади виступають основним

провідником у забезпеченні безпеки дорожнього руху, оскільки безпосередньо вони відповідають за цю сферу, окреслюють її напрями, розробляють та активують механізми її реалізації. До таких офіційних інститутів слід віднести Верховну Раду України, Президента України, Кабінет Міністрів України, центральні органи виконавчої влади, судову систему, місцеві державні адміністрації, обласні й міські ради.

Безперечно, оскільки поняття “безпека дорожнього руху” є предметом багатьох наукових досліджень, можна виділити ще одну складову досліджуваного поняття, а саме **наукову складову** безпеки дорожнього руху.

Осмислення поняття безпеки дорожнього руху, його змісту та ознак завжди знаходилось у центрі уваги як вітчизняної, так й зарубіжної правової науки. Однак, не дивлячись на підвищений інтерес до зазначеної проблематики, а відповідно й існування значної кількості робіт, присвячених даним питанням, визначення безпеки дорожнього руху залишається дискусійним. До теперішнього часу серед правознавців відсутнє його однозначне розуміння, що призвело до існування ряду наукових точок зору, які ми розглянули вище.

Крім того, дискусії щодо науковості зазначеного терміну, суперечності щодо вироблення “специфічних методів дослідження” проблеми змісту зазначеного поняття лише посилюють сумніви у коректності пануючих в даній сфері підходів. Дослідники, що дотримуються тієї чи іншої точки зору, можуть не розуміти аргументації опонента тільки тому, що вона (аргументація) побудована в іншій системі аналітичних передумов, нормативних приписів, використовуваних моделей [6, с. 23].

Як бачимо, безпека дорожнього руху уявляє собою багатогранне соціальне явище, яке об’єднує в собі низку складових, а саме соціальної, нормативно-правової, інституційної, технічної, економічної, деліктної та наукової складових. На нашу думку, безпека дорожнього руху забезпечується тільки цілісністю та єдністю цих складових. Відсутність хоча б однієї з них виключає зміст цього явища.

Список літератури:

1. Статистика ДТП по Україні за даними УДАІ МВС України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua>.
2. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху - теоретико-правові та організаційні засади : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07 / Гуржій Тарас Олександрович. – К, 2011. – 551 с.
3. Гуржий Т. А. Основные начала государственной политики безопасности дорожного движения в Украине / Т. А. Гуржий // Административное право и процесс. – 2009. – № 5. – С. 29–30.
4. Проект концепції державної програми підвищення безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс]. – Режим доступу до документа: http://mintrans.gov.ua/article/show/article_id/2187/highlight
5. Гуржій Т. О. Основи формування державної політики в сфері безпеки дорожнього руху : [монографія] / Тарас Олександрович Гуржій. – К. : ДНДІ МВС України, 2010. – 256 с.
6. Лукьянов В. В. Состав и квалификация дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений. — М., 2003. – 44 с.

УДК 342.98

Костриця В.В.

Начальник управління з питань охорони праці, безпеки руху та надзвичайних ситуацій КП «Київнастрас»

СЛУЖБОВЕ РОЗСЛІДУВАННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД НА ПІДПРИЄМСТВІ: КРОК ЗА КРОКОМ

Згідно з пунктом 5 Положення про службу безпеки дорожнього руху міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, підприємств, їх об'єднань, установ і організацій, затвердженого постановою

Кабінету Міністрів України від 05.04.1997 № 227, відповідно до основних завдань, служба безпеки дорожнього руху підприємства проводить службове розслідування дорожньо-транспортних пригод, вчинених з участю водіїв підприємства для виявлення причин і обставин їх виникнення, подає в установленому порядку відповідні матеріали і пропозиції.

Відповідно до пункту 2 Порядку обліку дорожньо-транспортних пригод, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2005 № 538 термін «дорожньо-транспортна пригода» (далі – ДТП) має таке значення – це подія, що сталася під час руху дорожнього транспортного засобу (далі – транспортний засіб), унаслідок якої загинули або травмовані люди чи завдані матеріальні збитки.

Службовому розслідуванню підлягають усі ДТП за участю транспортних засобів підприємства.

Мета проведення службового розслідування полягає у з'ясуванні організаційно-технічних недоліків у роботі підприємства, які стали однією з причин чи умов скоєння ДТП і визначення заходів для усунення та попередження їх виникнення.

Службове розслідування ДТП проводиться комісією підприємства у взаємодії з органами Державтоінспекції (далі - ДАІ), Держгірпромнагляду, Укртрансінспекції, а за необхідності, із залученням представників інших установ і організацій.

У ході розслідування комісією можуть використовуватися матеріали, отримані в установленому порядку (за запитом) від ДАІ, лікувальних закладів та інших установ і організацій.

За результатами службового розслідування на підприємстві проводиться розбір ДТП та розробляються заходи, спрямовані на усунення та попередження їх причин, поліпшення профілактичної роботи з безпеки руху.

КРОК 1. Передача інформації про ДТП

Джерелом інформації про ДТП можуть бути:

- повідомлення водіїв транспортних засобів, які є учасниками ДТП;
- інформація ДАІ;
- повідомлення працівників підприємства, а також осіб, які стали учасниками або очевидцями пригоди.

Порядок інформування посадових осіб підприємства про ДТП, що сталася та перелік цих осіб установлюється керівником підприємства.

Для своєчасного реагування на всі випадки ДТП керівником підприємства визначаються посадові особи, на яких покладаються обов'язки виїзду та розслідування пригод на місці їх скоєння у робочі та вихідні дні.

КРОК 2. Розслідування ДТП на місці її скоєння

Представники підприємства, що прибули на місце ДТП, повинні сприяти працівникам ДАІ та, при потребі, брати участь в організації надання домедичної допомоги, відправленні потерпілих до лікувального закладу, а також ужити можливих заходів для збереження слідів пригоди, огороження їх, організації об'їзду місця пригоди, установлення очевидців.

Під час розслідування на місці пригоди підлягають установленню такі обставини:

- час пригоди (дата, година, хвилина);
- місце пригоди (район, дорога, маршрут, вулиця, ділянка), наявні орієнтири (будова, опора освітлення чи контактної мережі тощо);
- вид пригоди;
- наслідки пригоди (загибель, поранення людей, матеріальні збитки);
- відомості про потерпілих (прізвище, ім'я та по батькові, рік народження, адреса, у яку лікувальну установу направлені, ким доставлені, їх стан і отримані травми);
- відомості про осіб, які керували транспортними засобами, та про документи, що засвідчують їх право керування даним транспортним засобом;
- дані про транспортні засоби, причетні до ДТП, та їх власників;

- наявні пошкодження транспортних засобів, вантажу інших об'єктів і споруд;

- відомості про очевидців пригоди (прізвище, ім'я та по батькові, адреса, контактні телефони);

- погодні умови (дощ, сніг, туман, ожеледиця тощо);

- дорожні умови (стан дорожнього покриття, ухил, горизонтальні та вертикальні криві ділянки дороги, дорожні знаки, розмітка тощо);

- видимість у напрямку руху, стан освітлення.

Крім того, посадовим особам підприємства, які проводили розслідування на місці скоєння ДТП, необхідно забезпечити:

- складання схеми ДТП (або одержання за згодою її копії (фото) у працівників ДАІ), проведення фотографування місця пригоди, транспортних засобів, слідів гальмування та об'єктів, які могли обумовити ДТП;

- отримання пояснень у водія та очевидців стосовно обставин пригоди;

- установлення попередньої причини виникнення пригоди.

КРОК 3. Розслідування ДТП на підприємстві

У залежності від характеру ДТП під час її розслідування на підприємстві підлягають з'ясуванню:

- відповідність дій водія вимогам Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306, інших нормативних документів, що регламентують безпеку дорожнього руху, інструкції водія;

- стан здоров'я водія - тверезий, хворий, стомлений (за медичним висновком);

- у разі якщо водій керував рухомим складом у стані алкогольного (наркотичного) сп'яніння, - час уживання ним спиртних напоїв (наркотичних речовин), проходження передрейсового медичного огляду;

- проходження водієм виробничих інструктажів з безпеки руху і охорони праці, стажування;

- наявність порушень транспортної дисципліни;
- режим праці та відпочинку водія до ДТП;
- технічний стан вузлів і агрегатів транспортного засобу, несправність яких могла стати причиною ДТП (за необхідності із залученням експертів);
- види технічного обслуговування і ремонту, які проводилися на транспортному засобі до ДТП;
- характер заявок водія (водіїв) на несправності транспортного засобу до ДТП та виконання робіт щодо їх усунення;
- дані на працівників підприємства, що забезпечували випуск транспортного засобу на лінію;
- порушення або недоліки, в роботі працівників підприємства, на яких покладені обов'язки щодо забезпечення безпечної експлуатації транспортних засобів та контролю за безпекою руху.

Крім того, у ході службового розслідування ДТП на підприємстві підлягає встановленню стан профілактичної роботи із забезпечення безпеки дорожнього руху, а саме:

- наявність та ефективність роботи служби безпеки руху або фахівців, на яких покладено виконання функцій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху ;
- організація навчання, інструктування та стажування водіїв у відповідності до встановлених вимог;
- дотримання вимог законодавства щодо режиму праці і відпочинку водіїв;
- проведення передрейсового та післярейсового медичного огляду водіїв;
- організація роботи з проведення технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів відповідно до встановлених вимог;
- проведення обстежень маршрутів роботи транспорту з метою виявлення аварійно-небезпечних ділянок.

КРОК 4. Оформлення матеріалів за результатами службового розслідування ДТП

Після встановлення причин та умов виникнення ДТП посадовими особами, що брали участь у її розслідуванні, складається акт службового розслідування ДТП.

Акт підписується головою і членами комісії, які брали участь в службовому розслідуванні ДТП.

До акта додаються:

- а) схема ДТП, фотографії місця ДТП і транспортних засобів;
- б) списки потерпілих (загиблих, поранених), у яких зазначаються прізвище, ім'я та по батькові, рік народження, місце роботи, посада, місце проживання, лікувальний заклад, у який доставлено, діагноз;
- в) пояснення працівників підприємства, причетних до ДТП.

У залежності від конкретних обставин скоєння ДТП до акта можуть долучатися:

- а) акт про пошкодження транспортного засобу;
- б) акт перевірки технічного стану транспортного засобу;
- в) довідка про стан профілактичної роботи з питань безпеки руху;
- г) інші матеріали, що характеризують причини, умови та наслідки виникнення ДТП.

У разі ДТП, внаслідок якої є потерпілі працівники підприємства, одночасно із службовим розслідуванням проводиться розслідування нещасного випадку відповідно до Порядку розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.10.2011 № 1232.

КРОК 5. Розбір ДТП на підприємстві

За результатами службового розслідування, на підставі зібраних матеріалів і з метою попередження ДТП на підприємстві розробляються конкретні заходи, спрямовані на поліпшення профілактичної роботи щодо

попередження порушень Правил дорожнього руху, правил перевезень, інших нормативних документів з питань безпеки дорожнього руху та охорони праці, а також проводиться розбір ДТП, при якій постраждали люди.

В підприємстві розбір ДТП проводиться керівником підприємства спільно з працівником служби безпеки дорожнього руху, як правило, в триденний термін після складання акту службового розслідування ДТП: на засіданнях комісій з безпеки дорожнього руху чи на нараді керівників структурних підрозділів і інженерно-технічних працівників, чи на зборах трудового колективу. До водіїв підсумки службового розслідування доводяться на періодичних (повторних) та позапланових (спеціальних) інструктажах.

Розбір ДТП включає інформацію: про дату, час, місце ДТП, її вид, наслідки, дані про водія, його особисті і професійні показники та стан здоров'я при скоєнні ДТП; відомості про марку транспортного засобу і його технічний стан до скоєння ДТП; опис і докладний аналіз обставин та умов, які сприяли виникненню ДТП; про обставини на місці ДТП; дорожні і погодні умови, ситуацію, яка склалась на дорозі тощо; наслідки ДТП; недоліки профілактичної роботи щодо попередження ДТП; основні і супутні причини ДТП. Оголошується наказ, який підготовлений на основі матеріалів службового розслідування і результатів перевірки роботи по попередженню аварійності.

Додаток

АКТ

службового розслідування дорожньо-транспортної пригоди

«___» _____ 20__ р.

_____ (місце укладання)

Комісія у складі:

Голова комісії _____

(прізвище, ім'я та по-батькові, посада, організація)

і члени комісії: _____

(прізвище, ім'я та по-батькові, посада, організація)

провела службове розслідування дорожньо-транспортної пригоди, яка відбулась о ___ год. ___ хв.,
"___" _____ 20__ р. у _____

_____ (населений пункт, вулиця, номер будинку, район, маршрут, перехрестя, залізничний переїзд тощо)

з транспортним засобом (засобами) моделі (моделей) _____ номерний знак (номерні знаки) _____, який належить (які належать) _____

(найменування підприємства)

Вид дорожньо-транспортної пригоди, її обставини

(зіткнення; перекидання; наїзд на перешкоду, пішохода,

велосипедиста, на нерухомий транспортний засіб, гужовий засіб, тварин; падіння пасажирів, інші.)

(Обставини дорожньо-транспортної пригоди)

Внаслідок дорожньо-транспортної пригоди загинуло _____ чоловік, поранено _____ чоловік.

Матеріальний збиток становить: від пошкодження транспортного засобу _____ грн., від зіпсованого вантажу _____ грн.

У ході проведеного розслідування комісія встановила:

1. Водій _____ 19__ року народження, має

(прізвище, ім'я та по-батькові)

посвідчення на керування транспортним засобом категорії _____, _____ клас, загальний стаж роботи водієм _____ років та на останньому місці роботи _____ років, в т.ч. _____ років на

транспортному засобі марки _____,

(прописом)

професію водія одержав _____,

(де і коли)

підвищення кваліфікації пройшов _____

(де і коли останній раз пройшов перепідготовку, підвищення кваліфікації)

Стан здоров'я водія за даними передрейсового медогляду і висновку медичної експертизи після дорожньо-транспортної пригоди

(за висновком лікаря – здоровий, тверезий, стомлений. Якщо є ступінь сп'яніння, то вказати, чи

з'явився водій на роботу нетверезим, чи спиртні напої вжив під час роботи на лінії, хто конкретно

перевіряв його стан здоров'я перед виїздом на лінію, де і коли пройшов медичний огляд)

Стягнення:

дисциплінарні _____

(яке, за що і ким притягнутий до відповідальності)

адміністративні _____

(яке, за що і коли)

раніше в дорожньо-транспортних пригодах _____

(брав участь /не брав/, якщо брав: дата

її вид і наслідки)

Стисла характеристика водія: _____

(відмітити: професійну майстерність, ставлення до праці, характер,

відношення в колективі, дисциплінованість, сімейний стан,

пристрасть до вживання алкоголю, паління тощо)

2. Транспортний засіб перед дорожньо-транспортною пригодою знаходився _____ стані.

(у справному / несправному)

Транспортний засіб випуску _____ року, пробіг з початку експлуатації _____ км, останнє ТО-2

виконано "_____" _____ 20__ року, пробіг після останнього ТО-2 _____ км. Перед випуском на лінію технічний стан транспортного засобу перевірено

(прізвище, ім'я та по-батькові, посада)

про наявність несправностей транспортного засобу перед випуском на лінію водієм було заявлено _____

(кому, коли і про які несправності)

Вказані несправності були ліквідовані _____

(ким, коли)

3. Транспортний засіб був направлений _____

(назва підприємства, для виконання якої роботи і виду перевезень, маршрут по завданню і фактично)
Наявність посвідчення на керування транспортним засобом перевірено, шляховий лист № _____
” ” _____ 20__ року був виданий водію _____

(ким, коли)

Час роботи на лінії з _____ год. до _____ год., відпочивав напередодні виїзду _____ год.
Графи в шляховому листі заповнені (не заповнені), про особливості роботи на лінії водій
проінформований _____

(ким, коли, з якими нормативними документами ознайомлений під розпис)

робота транспортного засобу на лінії _____
(ким і коли, контролювалась не контролювалась, хто повинен був здійснювати контроль)
дорожньо-транспортна пригода відбулась на _____ годині роботи.

4. Дорожні та погодні умови під час дорожньо-транспортної пригоди (стан покриття, умови
видимості тощо.)

погодні умови: дощ, сніг, туман, ожеледь тощо; умови видимості: максимальна відстань, при

якій можливо роздивитись елементи дороги; дорожні умови: вид покриття; стан проїзної частини:

суха, мокра, ожеледь, засніжена, накатаний сніг тощо; підйоми, спуски в %, радіус кривої в плані;

наявність дорожніх знаків і розмітки

Перевірка дорожніх умов, графіка і маршруту руху транспортного засобу посадовими особами (за
необхідності додати графік) _____

(ким і коли проводилась, не проводилась)

Висновок: _____

(вказати попереднє міркування щодо причин ДТП, докладно викласти усі порушення вимог ПДР,

Правил технічної експлуатації транспортних засобів, посадових інструкцій працівників підприємства

із вказівкою, через які порушення скоєно пригоду або вони сприяли її виникненню, вказати посади,

прізвища, ім'я, по-батькові винних, які зроблені висновки і вжиті заходи)

Додаток:

1. Копія схеми дорожньо-транспортної пригоди і фотографії місця пригоди на _____ аркушах.

2. Матеріали розслідування на підприємстві (пояснення працівників, копії наказів по підприємству з
висновками, конкретними заходами по попередженню ДТП, на _____ аркушах).

3. Списки потерпілих (загиблих та поранених окремо), в яких вказати прізвище, ім'я та по-батькові,
рік народження, місце проживання, лікувальну установу, в яку потрапили постраждалі, діагноз, на
_____ аркушах.

Голова комісії: _____

Члени комісії: _____

Кучеренко О.М. Аспірант кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності ОВС Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ, лейтенант міліції

ВІДМЕЖУВАННЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВІД КРИМІНАЛЬНОЇ ЗА СПРИЧИНЕННЯ ДТП

За роки незалежності нашої країни внаслідок дорожньо-транспортних пригод (Далі - ДТП) більше 140 тис. загиблих та більше 1 мільйону травмованих, а щорічні втрати держави складають більше 5 млрд. доларів США. Проблема аварійності на дорогах України стосуються кожного, адже всі ми є учасниками дорожнього руху як пішоходи, водії транспортних засобів чи пасажери.

Одним з напрямів зменшення кількості ДТП є дієвий механізм притягнення до відповідальності, забезпечений принципом невідворотності уникнення державного осуду кожної винної особи. За спричинення ДТП передбачено адміністративну, кримінальну та цивільно-правову відповідальність, залежно від тяжкості її наслідків.

Адміністративна відповідальність за спричинення ДТП виступає насамперед превентивним засобом до вчинення злочину, передбаченого статтею 286 Кримінального Кодексу України. Адже відмежування адміністративної відповідальності від кримінальної за спричинення ДТП полягає лише у його наслідках. Але ці наслідки зачіпають охоронювану державою найважливішу соціальну цінність – життя та здоров'я людини.

В той же час, в законодавстві, що встановлює адміністративну відповідальність за спричинення ДТП існують недоліки, що перешкоджають реалізації принципу невідворотності відповідальності кожної винної особи та не сприяє зменшенню кількості ДТП на дорогах України.

Як вже було зазначено, відмежування адміністративної відповідальності від кримінальної за спричинення ДТП полягає в його наслідках.

Так, відповідно до частини 1 статті 286 КК України кримінальна відповідальність настає за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження [1]. Тоді як адміністративна відповідальність, відповідно до статті 124 КУпАП настає за порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна [2]. Звідси виникає питання яку відповідальність повинна нести особа за порушення Правил дорожнього руху України, що спричинило потерпілому легкого ступеню тяжкості тілесне ушкодження? Питання залишається відкритим, адже, як бачимо, ні кримінальним, ні адміністративним законодавством такий випадок не охоплюється.

Практика йде наступним чином. Якщо вчиняється ДТП з потерпілими, інформація про це вноситься слідчим до ЄРДР та розпочинається кримінальне провадження за частиною 1 статті 286 КК України. При цьому слідчий призначає судово-медичну експертизу для визначення ступеню тяжкості тілесних ушкоджень, отриманих потерпілим внаслідок ДТП. Якщо вказана експертиза не показує наявності у потерпілого наявності тілесних ушкоджень середньої тяжкості або більш тяжких тілесних ушкоджень, слідчий закриває кримінальне провадження та передає матеріали до Державної автомобільної інспекції, яка в свою чергу, як правило, складає протокол за статтею 124 КУпАП. Але, якщо об'єктивна сторона правопорушення не передбачає настання наслідків у вигляді пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, а лише наявність у потерпілого легкого ступеню тяжкості тілесного ушкодження, склад адміністративного правопорушення буде відсутній.

На наш погляд, враховуючи політику лібералізації кримінального законодавства, відповідальність за порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило легкого ступеню тяжкості тілесне ушкодження потерпілому слід передбачити в статті 124 КУпАП.

Таким чином, пропонуємо внести зміни до статті 124 КУпАП, виклавши її в такій редакції:

Стаття 124. Порухення правил дорожнього руху, що спричинило потерпілому легкої тяжкості тілесне ушкодження або пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна

Порухення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило потерпілому легкої тяжкості тілесне ушкодження або пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна.

Список літератури:

1. Кримінальний Кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25-26. – Ст. 131.

2. Кодекс України про адміністративні правопорушення // Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1984. – додаток до № 51. – Ст. 1122.

УДК 656.13

Лапутин Р.О., к.т.н.

ДО ПИТАННЯ ВРАХУВАННЯ ПАРАМЕТРІВ РУХУ МАРШРУТНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В ОРГАНІЗАЦІЇ КООРДИНОВАНОГО СВІТЛОФОРНОГО РЕГУЛЮВАННЯ

В умовах сучасного розвитку автомобільного транспорту в Україні спостерігається тенденція щорічного росту рівня автомобілізації, і як наслідок цього, зростання інтенсивності транспортних потоків на магістральних вулицях міст країни. Для поліпшення умов дорожнього руху на магістральних вулицях

застосовується метод координованого світлофорного регулювання, який полягає в організації безперешкодного руху транспортних засобів вздовж магістралі в обох напрямках шляхом рекомендації швидкості руху на кожному перегоні.

В сучасних умовах на магістральних вулицях міст спостерігається значний відсоток маршрутних транспортних засобів у складі транспортного потоку, режими руху яких суттєво відрізняються від інших транспортних засобів: по-перше – швидкість руху на перегонах залежить від розкладу руху, а по-друге – наявність зупиночних пунктів на перегонах змушує маршрутні транспортні засоби зупинятися для здійснення висадки та посадки пасажирів. Вказані аспекти не враховані у існуючих методиках організації координованого руху, що веде до зниження ефективності, яке полягає в затримках маршрутних транспортних засобів на перехрестях.

Вказане розкриває наукову задачу щодо врахування параметрів руху маршрутних транспортних засобів в організації жорсткого координованого світлофорного регулювання на магістральних вулицях міст.

Наявність зупиночних пунктів на перегоні магістральної вулиці забов'язує водіїв маршрутних транспортних засобів виконувати зупинку, тому процес руху маршрутних транспортних засобів на перегоні вулиці є послідовністю етапів:

- розгін;
- рух з постійною швидкістю;
- уповільнення;
- посадка-висадка пасажирів.

Вказаний процес руху маршрутних транспортних засобів на перегоні вулиці має циклічний характер через наявність зупиночних пунктів. Кожний етап цього процесу характеризується відповідним параметром, а саме:

- тривалість часу розгону;
- тривалість часу руху з постійною швидкістю;

- тривалість часу уповільнення;
- тривалість часу посадка-висадка пасажирів.

Пропонується кожний перегін магістралі розділяти на характерні ділянки, які характеризуються однаковою кількістю та послідовністю етапів руху маршрутних транспортних засобів (рис. 1).

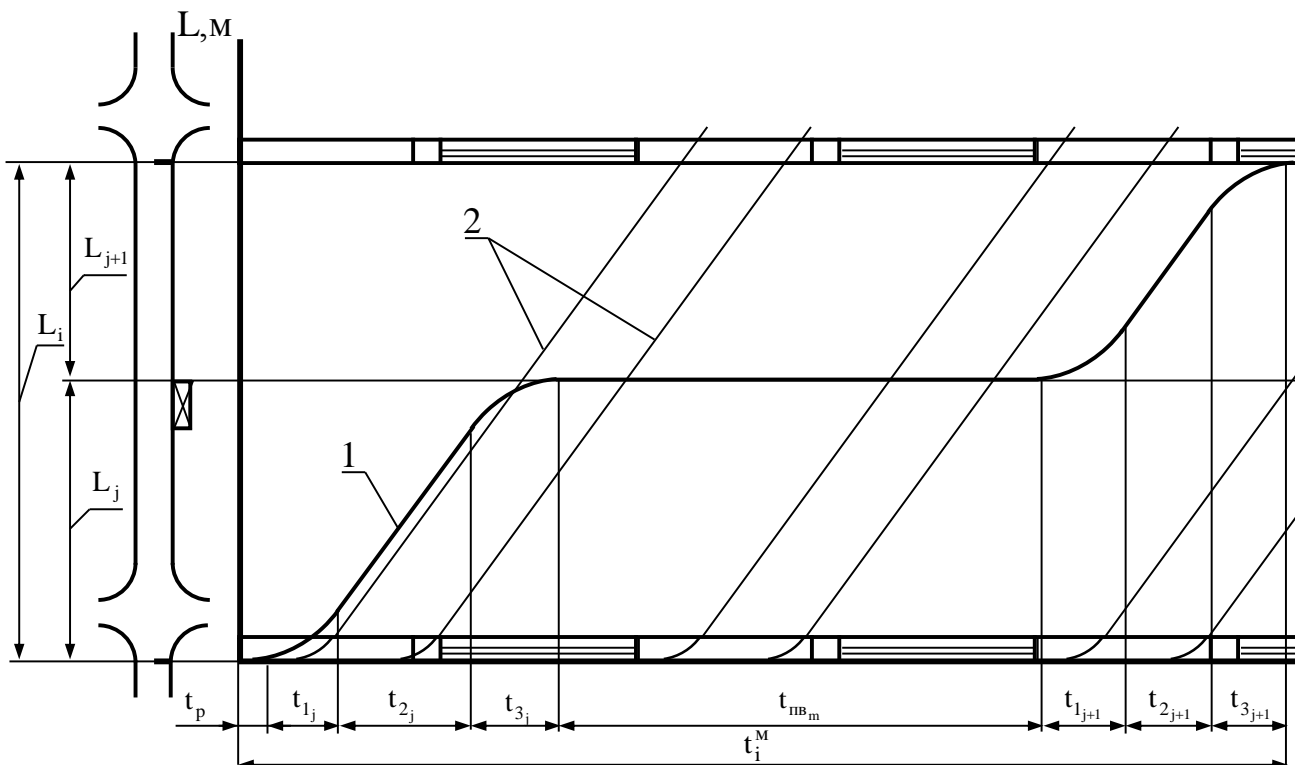


Рисунок 1 - Графіки швидкостей руху маршрутних та інших транспортних засобів на перегоні вулиці

Позначення на рисунку 1:

L_i – довжина і-го перегону, м;

L_j – довжина j-ї характерної ділянки і-го перегону, м;

J – уповільнення маршрутного транспортного засобу, m/c^2 ;

n – кількість характерних ділянок на і-му перегоні, од;

t_{1j} – час розгону маршрутного транспортного засобу на j-й характерній ділянці і-го перегону, с;

t_{2j} – час руху маршрутного транспортного засобу з постійною швидкістю

на j -й характерній ділянці i -го перегону, с

t_{3j} – час уповільнення маршрутного транспортного засобу на j -й характерній ділянці i -го перегону, с;

t_p – час реакції водія, с;

$t_{пвm}$ – час необхідний для посадки та висадки пасажирів на m -й зупинці i -го перегону, с;

1 - графік швидкості руху маршрутного транспортного засобу;

2 - графік швидкості руху інших транспортних засобів.

Границями характерних ділянок є перехрестя (стоп-лінія) та зупиночні пункти (відповідний дорожній знак, що їх позначає).

З урахуванням рисунку 1 сумарний час руху маршрутного транспортного засобу на перегоні вулиці в умовах жорсткого координованого світлофорного регулювання буде визначатися наступним чином:

$$t_i^M = \sum_{j=1}^n (t_1 + t_2 + t_3)_j + \sum_{m=1}^{n-1} t_{пвm} + t_p, \quad (1)$$

де i - поточний номер перегону вулиці;

j - поточний номер характерної ділянки на перегоні вулиці;

m - поточний номер зупиночного пункту на перегоні вулиці;

n - кількість характерних ділянок на перегоні вулиці.

Після математичних перетворень формули (1), з урахуванням кінематичних рівнянь руху транспортних засобів, остаточний вигляд сумарного часу руху маршрутного транспортного засобу на i -му перегоні вулиці в умовах жорсткого координованого світлофорного регулювання для розрахунків має вигляд:

$$t_i^M = \frac{2}{V_{ki} \cdot J} \sum_{j=1}^n (L_j \cdot J + V_{ki}^2)_j + \sum_{m=1}^{n-1} \bar{t}_{пвm} + t_p, \quad (2)$$

де $\bar{t}_{пвm}$ – середній час необхідний для посадки та висадки пасажирів на

m-й зупинці i-го перегону, с;

n-1 - кількість зупиночних пунктів на i-му перегоні магістральної вулиці, од.

Умовою безперешкодного руху маршрутного транспортного засобу на i-му перегоні магістральної вулиці в умовах жорсткого координованого регулювання буде наступний вираз:

$$\frac{2}{V_{ki} \cdot J} \sum_{j=1}^n (L_j \cdot J + V_{ki}^2)_j + \sum_{m=1}^{n-1} \bar{t}_{пв,m} + t_p \rightarrow Z_i, Z_i \in N, \quad (3)$$
$$\frac{L_i}{V_{ki}}$$

де N - послідовність натуральних чисел (N=1,2,3,...).

Якщо, $Z_i \in N$, то маршрутний транспортний засіб з достатньо великою імовірністю проїде наступне перехрестя (i+1)-го перегону на зелений сигнал світлофора, тобто без затримок, що сприяє підвищенню технічної швидкості.

Умова (3) дозволить розрахунковим шляхом встановлювати можливість безперешкодного руху маршрутних транспортних засобів на перегонах магістральної вулиці в умовах жорсткого координованого світлофорного регулювання, для випадку наявності відокремленої смуги руху маршрутного транспорту. Невиконання умови (3) потребує впровадження відповідних заходів. Уточнення методики організації жорсткого координованого світлофорного регулювання на магістральних вулицях міст буде полягати у введенні додаткового етапу перевірки виконання умови (3).

Таким чином, в роботі проведено аналіз руху маршрутних транспортних засобів на перегонах магістральних вулиць в умовах жорсткого координованого світлофорного регулювання. З'ясовано, що рух маршрутних транспортних засобів у вказаних умовах необхідно розглядати на відокремленій смузі без взаємодії з іншими транспортними засобами транспортного потоку на перегоні вулиці.

Надалі необхідно на основі отриманих результатів аналізу та формалізації процесу руху маршрутних транспортних засобів на перегонах магістральної вулиці в умовах жорсткого координованого світлофорного регулювання провести теоретичні дослідження на предмет можливості забезпечення безперешкодного руху маршрутних транспортних засобів у разі, якщо отримана умова (3) не виконується.

Список літератури:

1. Кременец Ю.А. Технические средства организации дорожного движения / Ю.А. Кременец, М.П. Печерский, М.Б. Афанасьев. – М.: ИКЦ «Академкнига», 2005. – 279 с.

2. Руководство по регулированию дорожного движения в городах. – М.: Стройиздат, 1974. – 97 с.

УДК 342.924 [351.811.122– 058.55] (075)

*Лебедєва А.В., к.ю.н.,
доцент кафедри теорії та історії держави та права
Одеського державного університету внутрішніх справ*

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД ЗАСТОСУВАННЯ АДМІНІСТРАТИВНОГО ЗАКОНОДАВСТВА У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Швидкий розвиток автомобільного транспорту – одне з найбільш проблемних питань технічного прогресу ХХІ сторіччя в Україні, який значною мірою змінив спосіб життя людини в суспільстві. На даний момент парк автотранспортних засобів в Україні становить понад 9 млн. одиниць і кожного року їх кількість збільшується. Фактично кожен п'ятий громадянин України є власником або користувачем транспортного засобу [7].

Природно склалося так, що автомобілізація як один із елементів розвитку суспільства має як позитивні, так і негативні риси. З одного боку, цей процес супроводжується численними економічними перевагами: відбувається швидкий розвиток різних галузей промисловості і сільського господарства, на більшому рівні задовольняються потреби населення у сфері пасажирських і вантажних перевезень; з іншого - автомобілізація – це низка негативних проблем, значною мірою ускладнюється сам процес дорожнього руху, зростають такі явища як травматизм та збитки від пошкодження техніки, вантажу і т. ін.

Дослідивши амплітуду навантаження в автомобільному транспортному навантаженні було встановлено, що країни Східної та Південної Європи з низьким та середнім рівнем доходів потерпають від проблем травматизму в дорожніх аваріях значно більше, ніж високорозвинені країни Західної Європи. Отже залишається актуальною проблема доведення безпеки дорожнього руху України, що входить до складу вище перелічених держав, до рівня країн Західної Європи [4].

Проблемою вивчення закордонного досвіду в сфері безпеки дорожнього руху займалися багато вчених і практиків, а саме, Міленін О. Л. [1], Єгупенко В. В. [2], Новиков В. В. [3], Шкарупа В. К. [6] та ін. Ними було розглянуто питання щодо втілення закордонного досвіду в нашій державі але, зважаючи на те що законодавча база в Україні, матеріально технічний стан рухомого складу, стан автомобільних доріг, правова дисципліна громадян різко відрізняється від вище перелічених факторів країн що, мають високу дисципліну на автошляхах, питання щодо втілення закордонного досвіду досі залишилося проблемним.

Метою цієї статі є, висвітлення досягнень іноземних країн в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які судячи з теоретичної та практичної точки зору можливо застосувати на території України для того щоб зменшити кількість ДТП а відповідно щорічно рятувати тисячі життів, та заощаджувати економічні блага громадян і держави.

Деякі іноземні країни, які зробили величезний стрибок в сфері практичного освоєння нових ідей, досягли важливих результатів, які ставлять їх у ряд найбільш успішних країн світу в організації безпечного дорожнього руху.

Аналіз чинного адміністративного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху дозволяє нам стверджувати про те, що в цілому нормативно-правове поле для створення належних умов захищеності як для водіїв, так і для інших учасників дорожнього руху існує, але має порівняно із іншими країнами цілий ряд прогалин та недоліків.

Цікавим є досвід Білорусі у формуванні адміністративного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. Якщо взяти до уваги Кодекс республіки Білорусь у справах про адміністративні правопорушення, то можна по-перше, побачити такі не притаманні та не знайомі вітчизняній адміністративній термінології як «завершене адміністративне правопорушення» та «замах на адміністративне правопорушення», а також «співучасть у адміністративному правопорушенні» та «триваюче адміністративне правопорушення». Такі не характерні для адміністративного законодавства терміни, на нашу думку, не зовсім позитивно відбиваються на правозастосовчій діяльності працівників ДАІ під час виявлення, фіксації та оформлення матеріалів у сфері безпеки дорожнього руху в Білорусі. До того ж, в результаті аналізу Кодексу РБ про адміністративні правопорушення ми спостерігаємо, що в ньому відсутні заходи забезпечення адміністративного провадження, що, на наш погляд, досить негативно позначається на результативності притягнення осіб до адміністративної відповідальності, особливо у сфері безпеки дорожнього руху.

Натомість вивчення Кодексу про адміністративні правопорушення Республіки Казахстан навпаки можна вважати таким, що комплексно охоплює адміністративно-правові відносини, що виникають з приводу порушення правил дорожнього руху. Не можна не відзначити як позитивним окреслення в Кодексі Казахстану кола учасників адміністративного провадження, до яких відповідно Глави 34 належать окрім таких учасників адміністративного провадження, що відомі за КУпАП як особа, яка притягається до

адміністративної відповідальності, потерпілого, свідків, законних ще й прокурор, поняті, представники юридичної особи. Окрім цього, особливої уваги заслуговує вимоги статті 589, де законодавець прописує випадки обов'язкового залучення до участі у справі захисника:

- 1) про це є клопотання від особи, яка притягається до відповідальності;
- 2) особа, в силу своїх фізичних вад не може самостійно здійснювати захист;
- 3) особа, яка притягається до адміністративної відповідальності не володіє мовою, на якій ведеться провадження;
- 4) якщо особа є неповнолітньою тощо.

На наш погляд, закріплення такої норми значно розширює право особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, особливо це має значення при притягненні до відповідальності осіб, що порушили правила дорожнього руху. Вітчизняне адміністративне законодавство не вирішує питання щодо обов'язковості участі захисника у справі про адміністративні правопорушення, тому притягнення таких категорій осіб за порушення ПДД як іноземці чи неповнолітні залишається невирішеною проблемою для працівників Державтоінспекції МВС України.

Отже, виходячи із вищесказаного доцільно буде зробити висновок про те, що національне законодавство України у сфері безпеки дорожнього руху зараз знаходиться на стадії реформування, але задовільний стан безпеки на автошляхах завдячуючи введенню нових норм ще не досягнуто. Покращенню ситуації сприятиме прийняття нового Кодексу України про адміністративні правопорушення та інших нормативно-правових актів за досвідом сусідніх країн та міжнародних стандартів у сфері безпеки дорожнього руху.

Список літератури:

1. Про затвердження плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року:

розпорядження Кабінету Міністрів України №140-р від 21.03.2012:[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mvs.gov.ua/mvs/control/>. – Назва з екрану.

2. Адміністративно-правові засади управлінської діяльності державної автомобільної інспекції України щодо забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.07 / С.М. Гусаров; Нац. ун-т внутр. справ. - Х., 2002. -19 с.

3. Адміністративно-правова кваліфікація порушень водіями механічних транспортних засобів правил керування: автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.07 / Т.О. Гуржій; нац. акад. внутр. справ України. - К., 2004. -18 с.

4. Владні повноваження Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України: проблеми теорії та практики реалізації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.07 / М.А. Микитюк; Львів. держ. ун-т внутр. справ. - Л., 2008. - 20 с.

5. Правосвідомість учасників дорожнього руху: автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.01 / О.Л. Міленін; Нац. ун-т внутр. справ. - Х., 2001. - 19 с.

6. Провадження в справах про адміністративні проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.07 / М.М. Стоцька; Харк. нац. ун-т внутр. справ. -Х., 2007. - 23 с.

7. Захист прав і свобод громадян у провадженні в справах про адміністративні правопорушення та їх забезпечення в діяльності міліції: автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.07 / С.М. Тараненко; НАН України. Ін-т держави і права ім. В.М.Корецького. – К., 2000. - 20 с.

8. Кодекс України про адміністративні правопорушення: станом на 1 січня 2013 року. – Х. : Право, 2013. - 328 с.

9. Кодекс республіки Казахстан про адміністративні правопорушення:[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.lawyer.org.ua/>.

*Маркова В.О.,
здобувач кафедри теорії та історії держави та права
Львівського державного університету внутрішніх справ*

**УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМІВ АДМІНІСТРАТИВНОЇ
ПРОФІЛАКТИКИ ПРАВОПОРУШЕНЬ В КОНТЕКСТІ
ЗАХИСТУ ПРАВ ДИТИНИ ЯК УЧАСНИКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

В Україні за останні п'ять років зареєстровано 293 тис. дорожньо-транспортних пригод, у яких загинуло майже 35 тис. і травмовано понад 286 тис. осіб. У 2010 році зареєстровано 31,7 тис. дорожньо-транспортних пригод, у яких загинуло 4,7 тис. осіб, серед яких 144 дитини, і постраждало майже 39 тис. осіб, серед яких 3,2 тис. дітей. Переважну більшість дорожньо-транспортних пригод скоєно з вини водіїв транспортних засобів (77 відсотків загальної кількості). Рівень смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод в Україні (102 особи на 1 млн. жителів) значно перевищує показники таких держав, як Швейцарія (49 осіб), Німеччина (62 особи) [1]. На вразливих користувачів доріг, таких як пішоходи та велосипедисти, припадає більше 40% усіх смертельних ДТП, що в кілька разів перевищує середньоєвропейські статистичні показники [2, с.1].

За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я дорожньо-транспортний травматизм є восьмим у переліку причин смертності у світі і головною причиною смертності молоді у віці 15-29 років. За сьогоdnішніх прогнозів, без невідкладних заходів дорожньо-транспортні пригоди стануть п'ятою провідною причиною смертності до 2030 року. Водночас існують стратегії, що зарекомендували свою ефективність у справі зниження дорожньо-транспортного травматизму в провідних країнах світу. Реалізація таких стратегій вже дала змогу низці країн здійснити успішні кроки до зменшення показників смертності на автомобільних дорогах [3, с.1].

Відповідно до розрахунків Світового банку економічні збитки України від втрат продуктивної робочої сили і реабілітації внаслідок дорожньо-транспортних пригод становлять близько 5 млрд. дол. США, що складає 4% ВВП на рік, що не може не викликати занепокоєння та усвідомлення необхідності вжиття дієвих заходів з боку держави, у тому числі й законотворчих, для зниження рівня смертності, травматизму та інвалідності, а також зменшення економічних збитків від дорожньо-транспортних пригод [3, с.1]. Головними причинами високого рівня аварійності на автошляхах є низька дисципліна та правовий нігілізм учасників дорожнього руху, зневага до елементарних вимог безпеки [4, с.3].

За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, щороку у світі внаслідок дорожньо-транспортних пригод гине близько 1,2 млн. осіб, а кількість травмованих становить близько 50 млн. осіб [1]. Дитячий дорожньо-транспортний травматизм в Україні становить надзвичайно актуальну проблему, масштаб і наслідки якої необхідно розглядати серед чинників ризику національної безпеки [5, с. 5]. Разом з тим недосконалість чинного адміністративного законодавства не забезпечує дієвого впливу на дорожню дисципліну, при цьому з одного боку спостерігається неадекватне реагування на соціально небезпечні види порушень, з іншого боку - невиправданий тиск на учасників дорожнього руху при вчиненні малозначних порушень. Існуюча система розгляду адміністративних справ за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху не забезпечує принцип невідворотності покарання. Внаслідок перевантаження судів загальної юрисдикції кожен третій порушник Правил дорожнього руху фактично уникає покарання [4, с. 3].

Генеральна Асамблея ООН підготувала Глобальний план “Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху 2011–2020” як керівний документ міжнародної стратегії зменшення дорожньо-транспортної аварійності. Громадські та політичні діячі, вчені згодні в тому, що настав час для прискореного інвестування засобів у безпеку дорожнього руху в країнах з

низьким і середнім рівнями доходів разом з розробленням стійких стратегій і програм з безпеки дорожнього руху, що переглянуть взаємозв'язок між дорогами й населенням [6, с. 25]. Соціально-економічне значення профілактики дорожньо-транспортних пригод, будучи інструментом виявлення та ліквідації умов, причин і чинників, котрі сприяють аварійності, являє собою магістральний напрям забезпечення безпеки дорожнього руху [7, с. 24].

За підрахунками експертів, кожний долар, інвестований в профілактику ДТП, дозволяє заощадити близько 20 доларів витрат, пов'язаних із усуненням пошкоджень дорожньої інфраструктури, ремонтом транспортних засобів, лікуванням постраждалих, наданням соціальних послуг інвалідам, зниженням продуктивності праці, роботою аварійних служб. З огляду на колосальні масштаби дорожньої аварійності, профілактика ДТП розглядається як важливий засіб охорони здоров'я та благополуччя нації [7, с. 24]. Профілактика правопорушень є стратегічним напрямом у системі заходів, здійснюваних державою щодо зміцнення законності і правопорядку, в тому числі і у сфері дорожнього руху. Вона є найбільш дієвим шляхом боротьби із правопорушеннями, передусім забезпечуючи виявлення і усунення (нейтралізацію) їх витоків. Значною мірою це попередження самої можливості здійснення правопорушень. У процесі профілактики криміногенні чинники можуть піддаватися цілеспрямованому впливу тоді, коли вони ще не набрали сили. Профілактика дає можливість розв'язувати завдання боротьби із правопорушеннями найбільш гуманними способами, з найменшими витратами для держави і суспільства [8, с. 152].

Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму - це комплексна нормативно визначена діяльність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, освіти та охорони здоров'я, формально визначеного кола суб'єктів профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму, наділених відповідною компетенцією щодо убезпечення неповнолітніх учасників дорожнього руху, навчання їх безпечному

поводженню на дорозі, усунення факторів, що детермінують дорожньо-транспортний травматизм [9, с. 12].

Особливість діяльності ДАІ у профілактиці дитячого дорожньо-транспортного травматизму полягає у компетенції контролю: за дотриманням норм, що стосуються безпеки неповнолітніх у дорожньому русі, всіма організаціями, незалежно від їхньої відомчої приналежності і форми власності; здійснення розпорядницьких дій безпосередньо у процесі дорожнього руху; безпосередньої участі у проведенні профілактичних заходів [9, с. 12]. Потребує суттєвого вдосконалення система навчання дітей безпеці у сфері дорожнього руху шляхом підготовки навчальних планів та програм, розроблення та видання науково-методичних матеріалів, створення та обладнання в загальноосвітніх закладах, училищах, вищих навчальних закладах класів для навчання правил безпеки дорожнього руху; нормативно-методичне оснащення навчальних закладів. Потребує вдосконалення система підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації педагогічних працівників, які забезпечують вивчення у загальноосвітніх школах питань безпеки дорожнього руху [2, с. 2].

Протидія правопорушенням є необхідною і об'єктивною умовою безпечного функціонування транспортної системи України, охорони та захисту прав учасників дорожнього руху, прав та інтересів суспільства й держави від протиправних посягань на об'єктах автомобільного транспорту. Водночас стан дорожньо-транспортного травматизму переконує в тому, що названа діяльність далека від оптимальної й досі не вироблено концептуальних заходів подолання аварійності на автошляхах країни [8, с. 151]. В Україні не склалося єдиної системи профілактики правопорушень, вона знаходиться, ще на стадії формування та розвитку. Профілактична робота на сучасному етапі здійснюється хаотично й у мінімально можливому режимі. Одним із перспективних напрямків комплексного правового регулювання профілактики правопорушень є необхідність у розробленні та прийнятті Закону про профілактику правопорушень [11, с. 170].

Список літератури:

1. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року: розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25 травня 2011 р. № 480-р//[Електронний ресурс] - Режим доступу: /<http://zakon.rada.gov.ua>.

2. Резолюція Загальнонаціонального Форуму з безпеки дорожнього руху затверджена від 24 липня 2014р. //[Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/ua/organizations/21.htm>

3. Пояснювальна записка до проекту Закону України реєстраційний № 4927 від 23.05.2014 “Про внесення змін до “Про дорожній рух” щодо основних засад державної політики із забезпечення безпеки дорожнього руху” реєстраційний № 4927 від 23.05.2014 //[Електронний ресурс]-Режим доступу : /<http://zakon.rada.gov.ua>.

4. Стоцька М.М. Проведення у справах про адміністративні проступки в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Автореф. дис ... канд. юрид. за спеціальністю 12.00.07 - адміністративне право і процес; фінансове право; формаційне право. Харківський національний університет внутрішніх справ - Харків, 2007- 23 с.

5. Богдан О.В. Дорожно-транспортный травматизм в современных условиях // Травма. -2010. -Т. 11, № 2. - С. 123-126.

6. Глобальный план осуществления “Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020” / Liaison Officer, Secretariat, Decade of Action World Health Organization, WHO/VIP, Avenue Appia 20 CH-1211. – Geneva 27, Switzerland. – 27 с.

7. Гуржій Т.О. Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико - правові та організаційні засади : автореф. дис ... д - ра юрид. наук: 12.00.07 - адміністративне право і процес; фінансове право; формаційне право.

Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, Дніпропетровськ, 2011.- 40 с.

8. Бєлих Д.В. Профілактика правопорушень у сфері дорожнього руху як складовий напрямок адміністративної діяльності державтоінспекції // Право і суспільство № 2/2012.

9. Веселов М.Ю. Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні: Автореф. дис ... канд. юрид. за спеціальністю 12.00.07 - адміністративне право і процес; фінансове право; Київський національний університет внутрішніх справ, - Київ, 2009. - 18с.

10. Бугайчук К.Л. Адміністративні проступки: сутність та організаційно-правові заходи її профілактики: Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / Нац. ун-т внутр. справ. – Харків, 2002. – 243 с.

УДК 346.11

*Медведєв Д.К., к.ю.н.,
старший викладач кафедри адміністративного права
Донецького державного університету управління*

ЩОДО ПОНЯТТЯ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЯКОСТІ ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ В УКРАЇНІ

Становлення і розвиток процесів інтеграції у світовій економіці, створення відкритого економічного простору з забезпеченням вільного руху товарів та послуг, намагання України зміцнити своє положення як транзитної держави обумовлює необхідність поліпшення якості діяльності суб'єктів господарювання у сфері перевезень вантажів.

Під перевезенням вантажів прийнято розуміти переміщення матеріальних цінностей у необхідному напрямку транспортним засобом. Легальне (таке, що міститься у законодавстві) визначення поняття перевезення вантажів ми

знаходимо у главі 64 «Перевезення» Цивільного кодексу України (далі ЦК України). Так, пунктом 1 статті 909 ЦК України встановлено, що за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довіреній їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату.

Таким чином, перевезення вантажів є комерційною діяльністю, а отже, в умовах високої конкуренції у сучасному світі необхідно приділяти увагу якості доставки вантажів та її правовому забезпеченню. У забезпеченні високої якості та культури обслуговування одержувачів транспортних послуг значна роль належить правовому регулюванню діяльності транспортного комплексу.

Зазначимо, що правова база, котра регулює перевезення вантажів залізничним, водним, авіаційним та автомобільним транспортом була прийнята в 60-70-х роках ХХ століття, і правові норми у транспортній сфері є досить стабільними.

Щоправда, за останній час можна спостерігати значну активність у нормотворчій діяльності стосовно транспорту, що пов'язано, передусім, з прийняттям нових нормативно-правових актів, в першу чергу Цивільного та Господарського кодексів України.

Процес перевезень вантажів представляє собою досить складний комплекс технічних, комерційних та фінансових операцій, який виконується численними виробничими підприємствами транспорту, створюючи єдиний транспортний конвеєр. Цей процес має найбільш повно задовольняти одержувача як за термінами, так і за вартістю доставки. Також високий рівень якості обслуговування може забезпечити надійний ринок збуту для послуг підприємств транспорту. Високий рівень якості та ефективності обслуговування повинні підкріплюватися відповідним рівнем матеріально-технічного забезпечення, включаючи розвинену систему складських і

контейнерних терміналів, сучасну вантажно-розвантажувальну техніку, комп'ютерні засоби інформатики і управління.

Особливу проблему представляє визначення якості доставки вантажів. Оскільки доставка вантажу - це послуга, то треба назвати критерії, за якими послугу з доставки вантажу можна вважати якісною.

Час (терміни) доставки вантажів розглядається як один з найбільш значущих параметрів якості обслуговування споживачів.

В сучасних умовах ринкової економіки є важливим досягнення оптимального співвідношення витрат до якості обслуговування споживача послуг, якого залучають мінімальні терміни доставки, максимальне збереження вантажу, зручності з прийому та здачі вантажів і можливість отримання достовірної інформації про тарифи, умови перевезення та місця розташування вантажу; і тоді він готовий нести відповідні витрати. Діяльність транспорту з перевезення вантажів повинна ґрунтуватися на потребах клієнта.

Якість доставки передбачає також швидкість і регулярність доставки вантажів, збереження вантажів при перевезенні та ліквідацію зайвих перевантажувальних операцій.

Правове регулювання якості доставки вантажів – це, насамперед, правові норми, що регламентують права та обов'язки, належне виконання зобов'язань, а також відповідальність усіх учасників процесу перевезення вантажу: вантажовідправника, перевізника, вантажоодержувача.

Правові та організаційні основи управління якістю надання послуг з перевезення вантажів містяться у нормативних документах по стандартизації, якими є: державні стандарти України, галузеві стандарти (статути), стандарти підприємств, технічні умови, а також практика, що склалась.

Значну роль у правовому забезпеченні якості доставки вантажів посідає ліцензування діяльності транспорту. Щодо ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту, то воно запроваджується з метою: забезпечення безпеки і надійності роботи транспорту; обмеження монополізму та розвитку

конкуренції; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту. Ліцензії на здійснення транспортної діяльності видаються Міністерством транспорту України та іншими уповноваженими на це органами в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України (ст. 8 Закону України "Про транспорт").

Сучасний рівень розвитку української транспортної системи та вирішення проблеми ефективності розподілу товарів і підвищення рівня якості обслуговування споживачів послуг транспорту в ринкових умовах тісно пов'язується з проблемою якості послуг. Правове регулювання якості доставки вантажів можливе лише за умов чіткої регламентації договірних правовідносин у сфері перевезень і ліцензування підприємницької діяльності з доставки вантажів.

УДК 621.396:656.13:004.896

*Мельниченко О.І., к.т.н., професор,
професор кафедри транспортного права та логістики
Національного транспортного університету*

*Міронова В.Л., к.т.н., доцент,
доцент кафедри інформаційних систем і технологій
Національного транспортного університету*

*Косенко В.Р., асистент кафедри інформаційних систем і технологій
Національного транспортного університету*

ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНІ МОДЕЛІ В ІНТЕЛЕКТУАЛЬНИХ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМАХ ЗАПОБІГАННЯ ДОРОЖНЬО- ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Проблема динаміки безпечної взаємодії учасників дорожнього руху для запобігання дорожньо-транспортних пригод (ДТП) та катастроф обумовлює розвиток інтелектуальних транспортних систем (ITS). Існуючи різноманітні ITS

як у розвинених державах світу, так й в Україні поки не в змозі припинити зростання кількості ДТП на ділянках транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) в умовах зростання швидкості руху високошвидкісних транспортних засобів (ВТЗ) а щільності транспортних потоків.

Особливістю існуючих ITS є їх вузька спеціалізація на окремі задачі ТДК. Саме це призводить до упередженої автоматизації нормальних режимів експлуатації засобів ергатичних вирішувальних систем (ЕВС). Сьогодні вже накопичено значний досвід з наукових досліджень та інформаційних технологій що стосуються стаціонарних режимів роботи ЕВС ITS. Але питання оперативного моніторингу і контролю небезпечних ділянок ТДК, прогнозування ризиків виникнення небезпечних транспортних ситуацій, а також прийняття рішень щодо попередження і запобігання ДТП й катастроф залишається актуальним.

Зростання в провідних державах світу ДТП та збитків за їх наслідками доводить, що існуюче інформаційно-аналітичне забезпечення не відображає швидких змін під час руху ВТЗ на ділянках ТДК у наслідок впливу багатьох факторів зовнішнього природного середовищі. Нелінійна динаміка взаємодії між усіма учасниками дорожнього руху у межах контактної зони може привести (практика свідчить, що приводить) до ДТП, якщо ними своєчасно не було здійснено маневри, щоб не влучити у зону конфліктної кризової ситуації. Корисні та безпечні маневри повинні реалізовувати кожен учасник дорожнього руху. Синергетичний результат у вигляді перетворення потенційно катастрофічного процесу зближення у перехідний процес ухилення без зіткнень виникає лише при узгодженій системній взаємодії усіх учасників у межах контактної зони, яка ситуативно змінюється. Емерджентна взаємодія між учасниками потребує системної повноти кожної інформаційно-аналітичної моделі (ІАМ), яка адекватно та швидко відображає об'єктивний світ деформацій контактної зони та потенційно загрозової області існування ДТП у наслідок тенденції до зближення.

Системний підхід до вирішення проблеми з підвищенням безпеки руху ВТЗ на мережі ТДК сприяє формуванню у межах системної повноти

інформаційно-аналітичних моделей (CIAM) повного комплексу взаємоузгоджених знань. Ось чому необхідна адекватна множина IAM для відображення безпеки руху ВТЗ. В цих умовах різниця між різними тематичними IAM полягає у технологічних розбіжностях на рівнях мети, задач, функціонування та інструментів. Наприклад:

1. IAM сприяє розширенню бази досліджень за рахунок можливості використання широкого набору інструментальних засобів, наприклад, що накопичені у системах Matlab, MathCAD, Maple.

2. Множина методів IAM може відрізнятися структурою, формами, операторами, інтерпретацією та іншими видами опису алгоритмів. У випадках коли відсутня чітка типологія, тоді виникають труднощі у знаннях області раціонального використання стандартних алгоритмічних процедур.

3. Операційно – методичні потенціали IAM дозволяють розширювати напрями досліджень процесів об'єктивного миру.

4. Універсалізм та абстрактність аналітичних моделей IAM дозволяє використовувати один й той же математичний апарат при розв'язанні суттєво різних задач практики.

5. Проблемно цвілеве спрямування IAM, як правило, на сучасному рівні розвитку транспорту все ще відстає від потреб практики, яка вимагає системної побудови.

Пропонуємо вищенаведену класифікацію IAM для подальшої більш детальної розробки.

1. IAM, що надає знання для учасників дорожнього руху: водіям про особливості на маршруті та під час путі; мандрівникам про характеристики умов обслуговування маршрутів та під час перевезення; пасажиром про графіки та умови посадок, пересадок, транзиту, відправлення, прибуття; зустрічаючим, обслуговуючим про режими та правила надання допомоги у терміналах; усім бажаючим про види транспортних сполучень, комфортність послуг, графіки та маршрути руху; логістикам про потреби в ресурсах для усіх учасників транспортних перевезень; представникам органів державної влади про

статистику та конкретні особливості визначеного перевезення та якість в цей час транспортної роботи.

2. *IAM, що формує умови єдності прогресивних технологій функціонування цілісної інформаційної системи для безпечності, економічності та якості транспортної роботи за напрямками:* дорожньо-транспортний комплекс стосовно забезпечення високої пропускної здатності, безаварійності та технічного обслуговування на трасах; технічний сервіс, відновлення ресурсу та якості маневрених характеристик кожного рухомого об'єкту; автоматизовані та автоматичні радіоелектронні та комп'ютеризовані комплекси підвищення безпеки руху Automatic Vehicle Location (AVL); транспортна логістика, що на всіх рівнях ієрархії забезпечує ресурсні потреби в усіх видах витратних матеріалів, агрегатів та обладнання; інтегровані системи управління кожним видом транспорту з забезпеченням функціональної стійкості до збурень й впливів факторів навколишнього середовища; транспортна політика держави, що гармонізована з міжнародними стандартами; економіка конкурентноспроможних технологічно єдиних транспортних організацій (ТЄТО), транспортних інформаційно-управляючих систем (ТІУС) та інших транспортних організацій на базі електронних платежів та рахунків.

3. *IAM, що впливає на підвищення ефективності суспільного транспорту у вигляді спеціалізованих засобів:* управління маршрутами цілодобово: електротранспортом (метро, тролейбус, трамвай, фунікулер, електропоїзди); автотранспортом різних класів та категорій обслуговування; таксомоторним транспортом для різних клієнтів та різні перевезення; управління цілодобово транспортними потоками у містах; управління цілодобово міжміськими перевезеннями пасажирів й вантажів; управління груповими або за спеціальними замовленнями перевезень з великою кількістю учасників руху; забезпечення безпеки перевезення великогабаритних та небезпечних вантажів; управління роботою торгового транспорту для крупних суспільних центрів; управління роботою логістичних, сервісних терміналів, центрів обслуговування AVL.

4. *IAM, що використовують при розв'язку задач управління дорожньо-транспортним рухом та його ресурсним забезпеченням:* за типових робочих

потреб населення; за технологічних потреб виробництва та будівництва; для управління дорожнім рухом в нормальних умовах, під час ДТП, заторів, «пробок», підчас ремонтних та відновлюваних робіт з обмеженням пропускнуої здатності даної ділянки.

5. *ІАМ, що регламентує дії управління рухом в особливий період та в надзвичайних ситуаціях, включаючи необхідні види логістичного забезпечення:* сповіщення про зону та час дії надзвичайної ситуації; норми та форми забезпечення особистої безпеки та використання автотранспорту; управління рухом на дорогах на період дії особливого стану; адміністративний контроль та дії патрульних служб; прикордонний контроль та правила пропуску на межі зони з особливим станом; шляхи забезпечення безпеки масовим категоріям учасників дорожнього руху; заходи та засоби для зниження техногенного впливу на екологію.

6. *ІАМ радіоелектронних засобів, що сприяють підвищенню безпеки руху ВТЗ та зниженню ризиків ДТП за рахунок своєчасного виконання швидких функцій:* попередження водія AVL про небезпечність під час керування ВТЗ на маршруті; підвищення якості візуалізації в умовах зниження видимості на дорозі з загрозою виникнення ДТП; автоматизації водіння ВТЗ для зняття навантаження та втоми й підвищення комфортності транспортної роботи; запобігання зіткнень на переїздах та перехрестях, що мають перетин у одній загальній площині; запобігання будь-яких зіткнень у прокольному напрямку руху ВТЗ; запобігання поперечних зіткнень різних ВТЗ.

Суспільні знання у вигляді повної класифікаційної системи відносно концептуально-семантичних цільових моделей (КСЦМ) дозволяють формувати тематичні бази знань та бази даних, що відображають усі діючі нормативи, правила дорожнього руху та номенклатуру реальних учасників дорожнього руху з типовими характеристиками та стандартними параметрами.

Початкова та термінальна КСЦМ – фіксують усі поняття, факти, процедури для досягнення головної мети з реалізацією цільових ланцюгів просторово-часових станів учасників дорожнього руху. Оптимізація інформаційних технологій розв'язку задач поточного моніторингу та контролю руху ВТЗ

визначає доцільність тематичної стратифікації та блочно-модульної спеціалізації знань стосовно об'єктів, їх властивостей та відношень при взаємодіях.

Якщо на рівні образів КСЦМ виникають ознаки потенційних загроз безпеки руху ВТЗ, тоді вхідну (визначену) КСЦМ необхідно перетворити в ситуаційно-семантичну задачну модель (ССЗМ). Системна повнота ССЗМ забезпечує взаємну узгодженість фактичних понять та сенс їх взаємодії відносно вміння знайти оптимальний закон управління з реалізації уникнення ДТП. Реальні вміння діяти у складних динамічних ситуаціях фіксуються у вигляді набору можливих стратегій адаптації до фіксованого класу просторово-часових умов. В перелік умов також входять обмеження на: природні стани, наявні ресурси, види реалізацій типових завдань, форми інтерфейсної комунікації тощо. Рівень ССЗМ фіксує типові ситуації, з яких завдяки керуючим дій та наявних ресурсів вміння маневрувати вдається уникнути ДТП.

Якщо на рівні трансформацій ССЗМ ризик зіткнення та виникнення ДТП збільшується, тоді обов'язково необхідно від ССЗМ терміново перейти на фрагментарно-локальні стрибкові моделі (ФЛСМ). Системна сутність нелінійних ФЛСМ визначена обов'язковим формуванням навичок до застосування екстрених (рідко використовуваних) дій, щодо автоматичного призупинення наближення до меж зони катастроф. Реальні навички ефективних дій у екстремальних ситуаціях відпрацьовують водії ВТЗ на спеціальних тренажерах. СІАМ цих тренажерів накопичує досвід зафіксованих (скоєних) ДТП, знаходження умов та механізмів їх уникнення. Сутність тренажу полягає у відпрацюванні навичок: розпізнавання попереджуючих ознак загрозової ситуації, одержання своєчасних ефективних рішень; миттєвого включення засобів для уникнення ДТП.

Порушення вимог щодо розподілу функцій в ЕВС ITS, повноти та функціональності СІАМ на всіх означених рівнях знання, вміння та володіння навичками проводять до відомої проблеми з підвищення кількості ДТП у розвинених державах світу.

ІАМ в інтелектуальних транспортних системах повинні безперервно розвиватись у напрямку формування багаторівневих та ієрархічних СІАМ.

Інформаційні технології глобальних телекомунікацій дозволяють засобами імітаційного моделювання готувати учасників дорожнього руху до спільних зусиль різкого зниження кількості ДТП на існуючій мережі ТДК.

Список літератури:

1. Автоматизированные системы обработки информации и управления на автомобильном транспорте: Учебник для сред. проф.образования/А.Б.Николаев, С.В.Алексахин, И.А.Кузнецов, В. Ю. Строганов; Под ред. А.Б.Николаева. – М.: Издательский центр "Академия", 2003.-224с.

2. Баранов Г.Л. Телекомунікаційні технології на транспорті: Навч.посіб / Г.Л. Баранов, П.Р. Левковець. – К.: НТУ. 2007 – 448с.

УДК 343.346

*Мисливий В. А. д.ю.н., професор,
професор кафедри публічного права
НТУ «Київський політехнічний інститут»*

АВАРІЙНА ОБСТАНОВКА ЯК ОЗНАКА ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ДЕЛІКТУ

З розвитком транспорту його постійним негативним супутником стали транспортні пригоди, що поступово набули глобальних масштабів. Найбільш вразливою виявилася сфера дорожнього руху, в якій у світі щорічно гинуть близько 1 млн. 300 тис. людей, а ще 50 млн. чоловік отримують травми.

Ключовим терміном, що характеризує вказане явище, стало поняття «аварійність» як певний стан дезорганізації функціонування дорожнього транспорту. Цим поняттям користуються різні галузі наук, зусилля яких спрямовані на запобігання аварійності. Серед інших категорій у сфері дорожнього руху важливе значення має так звана «аварійна обстановка»,

нормативне, теоретичне і практичне значення якої вдається суперечливим та вимагає окремого розгляду.

Поняття «аварійність» згідно з тлумачними літературними і спеціальними технічними джерелами походить від терміну «аварія» (*итал.* – *avaria*, від арабського *авар* – *пошкодження, шкода*) [1, с. 120], що означає пошкодження, вихід із ладу, нещасний випадок, дорожньо-транспортна пригода, руйнування [2, с. 16; 3, с. 19; 4, с. 9; 5]. Для обліку аварійності, одержання статистичних даних, оцінки стану безпеки на дорогах, аналізу причин виникнення цих пригод і вжиття заходів щодо їх запобігання у нормативних документах також вживається поняття «дорожньо-транспортна пригода». Такою вважається подія (небезпечний випадок), що сталася під час руху транспортного засобу, унаслідок якої загинули або травмовані люди чи завдані матеріальні збитки [6].

Принагідно відзначимо, що поняття «аварія» і «дорожньо-транспортна пригода» мають споріднені ознаки та близький зміст. Це положення також підтверджує визначення аварії, передбачене Кодексом цивільного захисту України: аварія – небезпечна подія техногенного характеру, що спричинила ураження, травмування населення [7].

Саме з цими категоріями тісно пов'язане поняття «аварійна обстановка». Визначення аварійної обстановки сформульовано у статті 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення: «Порушення, передбачені частинами першою, другою або третьою цієї статті, що спричинили створення *аварійної обстановки* (*курсив наш – В. М.*), а саме: примусили інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вжити інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян, що підтверджені фактичними даними: поясненнями особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, потерпілого, свідків, показань технічних приладів та засобів фото- і відеоспостереження та іншими документами».

Абстрагування від процесуальних положень цього визначення показує, що наведене поняття аварійної обстановки має своїм змістом делікт створення небезпеки. Тобто йдеться про вчинення правопорушення, яке створює небезпеку, але не заподіює реальної шкоди відносинам у сфері дорожнього руху. Отже, аварійна ситуація (обстановка) – це стан потенційно небезпечного об'єкта, що характеризується порушенням меж та (чи) умов безпечної експлуатації, але який *не перейшов у аварію* (курсив наш – В. М.) [8].

Проте, існує протилежний підхід до визначення «аварійної обстановки», що розглядається як «повноправний» матеріальний елемент дорожньо-транспортного делікту, з урахуванням чого аварійна обстановка спричиняє суспільно небезпечні наслідки [9, с. 43]. Отже, в цьому варіанті аварійна обстановка означає безпосередню реалізацію небезпеки та виступає матеріальним результатом дорожньо-транспортного делікту.

Більш детально цей підхід має такий вигляд.

Генеза дорожньо-транспортного делікту починається з порушення особою, яка керує транспортним засобом, правил безпеки руху або експлуатації транспорту. На цьому етапі поведінка водія характеризується загальною небезпекою для руху.

Наступним етапом розвитку правопорушення, на наш погляд, є створення внаслідок вищевказаного порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту *небезпечної обстановки*. Важливою ознакою цієї обстановки є момент її виникнення, тобто момент, коли водій для запобігання аварійної обстановки мав можливість і повинен був вжити заходів безпеки.

Нарешті, дальшим етапом розвитку делікту виступає *аварійна обстановка*. Принагідно слід зауважити, що поняття «аварійна обстановка» широко вживалося в теорії і практиці аналізу дорожньо-транспортних правопорушень задовго до появи її законодавчого визначення у вітчизняному адміністративному законодавстві. Адже, ще у 70-80-х роках минулого століття відомі професори І. Г. Маландін, а пізніше і В. В. Лук'янов, навіть пропонували

використання конструкції «аварійна обстановка» у диспозиціях кримінально-правових норм про дорожньо-транспортні злочини [10, с. 140; 11, с. 61].

У кримінально-правовому значенні аварійною обстановкою вважався період, з настанням якого водій позбавляється можливості нормального керування, внаслідок чого транспортний засіб перестає підкорятись людині і під впливом механічних законів руху заподіює шкоду життю, здоров'ю або майну людей [11, с. 162]. Іншими словами, це дорожньо-транспортна обстановка, яка призводить до настання суспільно небезпечних наслідків, оскільки в аварійній обстановці учасники дорожнього руху позбавлені можливості суттєвим чином вплинути на її розвиток.

Отже, виникнення «аварійної обстановки» внаслідок порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту обумовлює настання суспільно небезпечних наслідків, оскільки заподіяння шкоди здоров'ю чи життю потерпілих перетворює створену небезпечну ситуацію в закінчений делікт.

Таким чином, наведений розгляд поняття «аварійна обстановка» в адміністративно-правовому та кримінально-правовому значенні вказує на невідповідність їх змісту, оскільки перше пов'язане з ознаками делікту створення небезпеки, а друге, навпаки, означає делікт, пов'язаний із суспільно небезпечними наслідками.

Який із підходів слід визнати більш обґрунтованим? Враховуючи тривалий та плідний досвід застосування категорії «аварійна обстановка» в слідчій, експертній, прокурорській та судовій практиці при аналізі дорожньо-транспортних деліктів, вважаємо, що законодавцю навряд чи було доцільно використовувати це поняття в адміністративно-правовій нормі, владаючи в нього невідповідний зміст. Адже невипадково, що інші законодавчі і нормативно-правові акти, які стосуються безпеки дорожнього руху, не адаптували до свого змісту поняття «аварійна обстановка».

Сьогодні з метою вдосконалення законодавства у сфері дорожнього руху

висловлюються пропозиції щодо закріплення поняття «аварійна обстановка» у відповідних законопроектах. На наш погляд, реалізація таких пропозицій може сприяти подальшому «зміцненню» прецеденту невдалої інтерпретації «аварійної обстановки» в чинному адміністративному законодавстві.

Виходячи з вищевикладеного, вважаємо, що у статті 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення, а також в інших законодавчих і нормативно-правових актах, з метою запобігання зазначеній колізії, формулювання «аварійна обстановка» слід замінити на визначення *«небезпечна обстановка»*, яке буде повністю узгоджуватися з положеннями п. 1.10. «небезпека для руху – зміна дорожньої обстановки (у тому числі поява рухомого об'єкта, який наближається до смуги руху транспортного засобу чи перетинає її) або технічного стану транспортного засобу, яка загрожує безпеці дорожнього руху і змушує водія негайно зменшити швидкість або зупинитися», п. 12.3. «у разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди» та іншими нормативами Правил дорожнього руху.

Поряд з цим, поняття «аварійна обстановка» можна сформулювати таким чином – це така зміна дорожньої обстановки, створеної водієм або іншими учасниками дорожнього руху внаслідок порушень або інших небезпек, перешкод чи технічних несправностей транспортного засобу, в якій водій не має технічної можливості запобігти дорожньо-транспортній пригоді.

Вдається такий підхід буде відповідати сутності понять «небезпечної» та «аварійної» обстановки у сфері дорожнього руху, їх розмежуванню, уніфікації понятійного апарату та створенню більш логічної моделі аналізу дорожньо-транспортних деліктів та заходів щодо їх запобігання.

Список літератури:

1. Большая Советская Энциклопедия : в 30 т. / гл. ред. А. М. Прохоров. - изд. 3-е. - М. : Изд-во «Советская энциклопедия», 1969. - Т. 1. – с. 120.
2. Ожегов С. И. Толковый словарь русского языка / С. И. Ожегов, Н. Ю. Шведова– 4-е изд., доп. – М. : Азбуковник, 1997. – 939 с.
3. Новий тлумачний словник української мови : у 4 т. / укладачі : В. Яременко, О. Сліпушко. – К. : Вид-во «Аконіт», 1998. – Т. 1 : А-Є. - 910 с.
4. Егоров Ю. И. Толковый словарь по автомобильному транспорту. Основные термины / Ю. И. Егоров, А. Н. Нарбут. – М. : Рус. яз. 1989. – 288 с.
5. Тлумачний словник української мови [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://eslovník.com/search/search/?search=%D0%B0%D0%B2%D0%B0%D1%80%D1%96%D1%8F>.
6. Порядок обліку дорожньо-транспортних пригод : постанова Кабінету Міністрів України від 30.06.2005 р. № 538 // Офіційний вісник України. – 2005. - № 27. - Ст. 1569.
7. Кодекс цивільного захисту України від 2.10.2012 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2013.- № 34-35. - Ст. 458.
8. Вікіпедія [Електронний ресурс]. - Режим доступу : http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B2%D0%B0%D1%80%D1%96%D0%B9%D0%BD%D0%B0_%D1%81%D0%B8%D1%82%D1%83%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F.
9. Лукьянов В. В. Безопасность дорожного движения / В. В. Лукьянов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Транспорт, 1983. – 262 с.
10. Маландин И. Г. Происшествия и правонарушения на авто-, мототранспорте и городском электротранспорте в СССР (причины дорожно-транспортных происшествий и ответственность за автотранспортные правонарушения) / И. Г. Маландин. – Саратов, 1968. - 237 с.
11. Лукьянов В. В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений / В. В. Лукьянов. – М., 1979. - 168 с.

*Папіровий Ю.М.,
голова Всеукраїнської громадської організації
«Громадський комітет транспортної безпеки»*

ПРОФІЛАКТИКА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ У СТАНІ АЛКОГОЛЬНОГО ЧИ НАРКОТИЧНОГО СП'ЯНІННЯ

Керування транспортними засобами у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння – серйозний фактор ризику ДТП, у тому числі зі смертельними наслідками. Так, у «Доповіді про стан безпеки дорожнього руху у світі» Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ) за 2013 рік зазначено, що в цілому у світі число людей, які гинуть у ДТП не скорочується: щорічно реєструється приблизно **1 240 000** випадків смертей. А дорожньо-транспортний травматизм посідає **дев'яте** місце у переліку причин смертності. За прогнозами, без невідкладних заходів дорожньо-транспортні пригоди стануть п'ятою причиною смертності до 2030 року.

Серед основних причин дорожньо-транспортних пригод ВООЗ вказує на погані дороги, перевищення швидкості, керування транспортними засобами у нетверезому стані, відсутність програм технічного огляду транспортних засобів та пристроїв, що забезпечують безпеку (ремені безпеки, дитячі крісла тощо). То ж алкогольне сп'яніння займає **3 місце серед факторів травматизму**.

За статистичними даними Департаменту ДАІ МВС України, протягом 2013 року на території України сталося 3191 ДТП, спричиненні керуванням автомобілем у нетверезому стані, при цьому загинуло 124 осіб і 1249 осіб травмовано. За 6 місяців 2014 року зареєстровано 4200 дорожньо-транспортних пригод, причиною яких є керування автотранспортним засобом у нетверезому стані, в яких 197 осіб загинуло та 1782 особи отримали травми.

Керування транспортними засобами у нетверезому стані підвищує ризик ДТП навіть у випадку незначної концентрації алкоголю у крові. А при високих

рівнях концентрації алкоголю у крові ризик ДТП значно зростає. За даними ВООЗ більшість дорослих осіб втрачають здатність керувати автомобілем при концентрації алкоголю у крові – 0,5 проміле. При концентрації алкоголю у крові 1 проміле – ризик ДТП в 5 разів вище, ніж при нульовій концентрації алкоголю у крові водія. У недосвідчених молодих водіїв з концентрацією алкоголю у крові 0,5 проміле – ризик ДТП вдвоє більший, ніж у досвідчених.

Водії комерційного транспорту належать до групи високого ризику. Адже поєднання таких факторів як стан алкогольного чи наркотичного сп'яніння та втома у результаті тривалого часу у дорозі та відповідальність за пасажирів чи вантаж підвищує ризик ДТП за участю водіїв комерційного транспорту.

Наркотичні речовини також підвищують ризик виникнення ДТП. Оскільки всі наркотики, навіть в незначній кількості, негативно впливають на здатність керувати транспортними засобами, вони знижують концентрацію уваги, сповільнюють реакцію та зменшують контроль за м'язами.

Ще одним проблемним аспектом є замісна терапія як вид лікування опіоїдної залежності. Сьогодні у світі до програм замісної терапії залучено понад 600 тисяч клієнтів. В Україні станом на 1 грудня 2013 року замісну терапію отримує 8380 хворих, що складає 12,6 % від диспансерної групи. Проте дослідження, що відображали б вплив особи, що використовує замісну терапію, на процес керування транспортним засобом відсутні.

Профілактика керування автотранспортним засобом у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння має бути важливим компонентом у сучасному підході до вирішення проблем зловживання алкоголю та наркотиків серед водіїв. Вона має включати ефективне поєднання первинної (попередження вживання наркотиків чи алкоголю) та вторинної профілактики (організація роботи з людьми, які вже керували транспортним засобом в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння).

Однак в Україні не ефективно функціонує система профілактики попередження керування транспортними засобами у стані алкогольного чи

наркотичного сп'яніння. Про це свідчить порівняно високий показник травматизму та одне з провідних місць за рівнем смертності в результаті ДТП в Україні порівняно з іншими країнами Європи. Тому необхідно впроваджувати прогресивний досвід зарубіжних країн з приводу **протидії вживання алкоголю за кермом**, зокрема:

1. Встановити на законодавчому рівні заборону керувати транспортними засобами, якщо вміст алкоголю в крові людини більше, ніж 0 проміле (як в Туреччині, Чехії, Угорщині, Румунії, Естонії, Російській Федерації). Оскільки відповідно до п. 2.7 спільного наказу Міністерства внутрішніх справ України та Міністерства охорони здоров'я України від 09.09.2009 №400/666 «Про затвердження Інструкції про виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції» установлення стану алкогольного сп'яніння здійснюється на підставі огляду, який проводиться з використанням спеціальних технічних засобів, показники яких після проведення тесту у видихуваному повітрі мають цифровий показник більше **0,2 проміле** алкоголю в крові.

2. Збільшити усвідомлення водієм шансів бути спійманим в п'яному вигляді за допомогою вибіркового проб на вміст алкоголю та використання експрес-алкотестерів. Під час вибіркового перевірок водіїв правоохоронці зупиняють їх і перевіряють на предмет вживання алкоголю незалежно від того, виникає підозра чи ні щодо вживання ними алкоголю. Більше того, перевірка на вживання алкоголю має бути обов'язковою для водіїв, що причетні до ДТП. Наприклад, у Швеції після проведення вибіркового проб на вміст алкоголю у видихуваному повітрі частку ДТП із постраждалими за участі п'яних водіїв легкових автомобілів було знижено з 14% до 9%. А у Молдові проводиться операція «Білі ночі», у рамках якої лише за одну ніч затримують близько 20 осіб, що знаходяться у стані алкогольного сп'яніння.

Результати міжнародних досліджень показують, що затрати на контроль

за вживанням алкоголю за кермом є економічно ефективними. За оцінками норвезьких вчених збільшення кількості перевірок вживання алкоголю дає змогу утримати зменшити кількість смертельних ДТП на 3%, а співвідношення витрати/переваги становить 1/2.

3. Проводити промоакції, флешмоби та інші соціальні заходи з підвищення правосвідомості громадян стосовно боротьби з вживанням алкоголю за кермом.

4. Поширювати ідей керування транспортними засобами виключно у тверезому стані за участі підприємств алкогольної продукції, барів, ресторанів. Наприклад, у Бельгії з 1996 року була запущена кампанія «БОБ», її основна мета – виховати у водіїв усвідомлення ризиків, які приховує вживання алкоголю за кермом. З того часу зазначена кампанія була адаптована в Нідерландах, Великобританії, Франції, Польщі та інші. Проект передбачає участь і співпрацю офіційних організацій з безпеки дорожнього руху та виробників алкогольних напоїв, представників місцевих барів і клубів для виховання громадської думки із залученням ЗМІ.

5. Рівність, неминучість відповідальності для всіх учасників дорожнього руху, однак за умови ранжування (як у Молдові). Так, штрафи для водіїв, у яких рівень концентрації алкоголю у крові перевищує допустимий, мають бути встановлені на достатньо високому рівні з наявністю шкали зі збільшенням розміру штрафів залежно від збільшення концентрації алкоголю у крові.

Керування автомобілем в нетверезому стані є серйозним порушенням правил дорожнього руху, покарання за яке сильно відрізняється в різних країнах. У деяких країнах за це можуть навіть стратити. Так, нещодавно в Китаї водія, який знаходився у стані алкогольного сп'яніння, засудили до розстрілу. А за суворістю відповідальності п'яних за кермом, українське законодавство у порівнянні з законодавством інших країн є достатньо м'яким і лояльним. І це при тому, що на відміну від тих же німців чи шведів, українці не відзначаються високою самодисципліною.

Проте 23 грудня 2013 року Верховною Радою України було отримано законопроект № 3812 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо встановлення кримінальної відповідальності за експлуатацію транспортних засобів у стані алкогольного, наркотичного та іншого сп'яніння», яким передбачено впровадження кримінальної відповідальності.

6. Привести законодавство України у відповідність до рекомендацій, зазначених у «Всесвітній доповіді про запобігання дорожньо-транспортного травматизму».

Стосовно **профілактики вживання наркотичних речовин** водіями до необхідних нововведень в Україні у сфері профілактики можна віднести:

1. Розширення наркологічного профілактичного курсу, в тому числі щодо психофізіологічної експертизи водія (за зразком, що проводиться в Німеччині).

2. Встановлення чіткої міри юридичної відповідальності за керування автомобілем у стані наркотичного сп'яніння (наприклад, згідно Закону Іспанії «Про дорожній рух» наявність наркотиків в організмі людини карається адміністративними заходами. При цьому розмір штрафу за вживання наркотиків складає **1 000 євро**).

Відповідальність за керування транспортними засобами особами в стані наркотичного сп'яніння або під впливом лікарських препаратів в Україні передбачена ст. 130 Кодексу України про адміністративну відповідальність у вигляді штрафу на водіїв від 200 до 350 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від 1 до 2 років, або адміністративний арешт на строк від 7 до 10 діб.

3. Налагоджена система взаємозв'язку між ДАІ та наркологічними диспансерами та відповідний рівень боротьби з цією проблемою на законодавчому рівні (наприклад, проблема керування автомобілем під впливом наркотичних засобів включена до Плану дій ЄС по боротьбі з наркотиками).

4. Розширення мережі пунктів наркологічних оглядів та введення альтернативних видів оглядів.

5. Удосконалення процедури наркотичних оглядів.

Отже, посилення профілактичних заходів щодо боротьби з керуванням автомобілем у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння зменшить кількість ДТП, що вчиненні з цієї причини, та матиме значний вплив на підвищення рівня безпеки дорожнього руху.

УДК 351.7

*Пилипенко Є.О. к.ю.н.,
науковий співробітник науково-дослідної лабораторії
з безпеки дорожнього руху
Донецького юридичного інституту МВС України*

ВДОСКОНАЛЕННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ВЧИНЕННЯ ПРАВОПОРУШЕННЯ, ПЕРЕДБАЧЕНОГО СТ. 124 КУпАП ЯК ПРОЯВ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ В СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

Відповідно до ст. 1 КУпАП завданням адміністративного законодавства України є не тільки охорона прав і свобод громадян, власності, конституційного ладу України тощо, але й запобігання правопорушенням, виховання громадян у дусі точного і неухильного додержання законів України, та відповідальності перед суспільством [1]. На виконання положення зазначеної норми в проекті Закону про внесення змін до Закону України «Про дорожній рух» щодо основних засад державної політики із забезпечення безпеки дорожнього руху від 23 травня 2014 року № 4927 основним завданням державної політики у сфері дорожнього руху та його безпеки є регулювання суспільних відносин з метою захисту життя, здоров'я та майна громадян, захисту їх прав і законних інтересів, а також захисту суспільних і державних інтересів шляхом запобігання дорожньо-транспортним пригодам та зниження

тяжкості їх наслідків, упорядкування транспортних і пішохідних потоків, зменшення шкідливого впливу транспорту на довкілля. Відповідно до зазначеного завдання цілями здійснення державної політики у сфері дорожнього руху та забезпечення його безпеки є зниження рівня смертності, травматизму, матеріальної шкоди (збитків), завданої учасникам дорожнього руху внаслідок дорожньо-транспортних пригод, попередження та зменшення аварійності на автомобільних дорогах [2].

Одним з напрямків запобігання дорожньо-транспортним пригодам, попередження та зменшення аварійності на автомобільних дорогах, а також виховання громадян у дусі точного і неухильного додержання законів України, та відповідальності перед суспільством, є удосконалення відповідальності за вчинення правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП «Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна» [1].

Відповідно до санкції ст. 124 КУпАП за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, на винну особу накладається стягнення у вигляді штрафу від двадцяти до двадцяти п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року [1].

Тобто, якщо винним у скоєнні правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП є водій, то на нього можуть накладатися одне з зазначених вище стягнень (штраф чи позбавлення права керування транспортними засобами), але якщо винним у скоєнні цього правопорушення є інший учасник дорожнього руху, адже відповідно до диспозиції ст. 124 КУпАП суб'єктом правопорушення є не тільки водій, але й інші особи, що підпадають під категорію учасника

дорожнього руху, то який тоді вид адміністративного стягнення може до них застосовуватись? Слід зазначити, що учасником дорожнього руху є особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир та погонич тварин [3]. Тобто, виходячи з цього поняття та вимог диспозиції ст. 124 КУпАП, суб'єктом досліджуваного нами складу правопорушення може бути пішохід, пасажир та погонич тварин. Отже, які види адміністративних стягнень може бути накладено судом відносно цих осіб? Як нами вже зазначалося раніше, за скоєння правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, може накладатися лише два види адміністративних стягнень: штраф та позбавлення права керування транспортними засобами. Але в цьому випадку виникає доречне питання: чи можуть застосовуватись ці два види адміністративних стягнень до інших (окрім водія) учасників дорожнього руху? Що стосується штрафу, то він звісно може застосовуватись судом як вид адміністративного стягнення за вчинення правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, адже відповідно до ст. 27 КУпАП штраф є грошовим стягненням, що накладається на громадян і посадових осіб за адміністративні правопорушення у випадках і розмірі, встановлених КУпАП та іншими законами України [1].

Що стосується стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами, то воно звісно не буде застосовуватись судом до зазначеної нами категорії осіб, оскільки не можна особу позбавити того, чого в неї немає. Для того, щоб бути учасником дорожнього руху у якості пішохода, пасажиром чи погоничом тварин, не потрібно отримувати право на керування транспортними засобами, а отже застосування такого виду адміністративного стягнення до даної категорії осіб є неприйнятною. Більш того, навіть, сам законодавець, встановлюючи такий вид адміністративного стягнення за вчинення правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, мав на увазі саме водія, адже відповідно до ст. 265-1 КУпАП за вчинення правопорушення, за яке

відповідно до КУпАП може бути накладено адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами, тимчасово вилучається посвідчення водія до набрання законної сили постановою, тільки у водія [1]. Інші учасники дорожнього руху під дію даної норми не підпадають. Тому, можна зробити висновок про те, що до усіх учасників дорожнього руху, окрім водія, за вчинення правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП можна застосувати лише адміністративне стягнення у вигляді штрафу. Але, чи є це цілком законним та правильним, адже накладання адміністративного стягнення є не тільки мірою відповідальності особи, але й має за мету її виховання в дусі додержання законів України, поваги до правил співжиття, а також запобігання вчиненню нових правопорушень як самим правопорушником, так і іншими особами (ст. 23 КУпАП) [1]. Керуючись даною нормою, суд, враховуючи усі обставини справи та характеристику винної особи, повинен накласти відносно неї такий вид адміністративного стягнення, який би повною мірою досягнув поставленої мети. Більш того, якщо винна особа не має певного заробітку чи взагалі не отримує будь-які грошові виплати, то, накладання на неї адміністративного стягнення стає дуже проблематичним, адже ані постанову про накладання штрафу, ані постанову про позбавлення права керування транспортними засобами виконати буде неможливо.

Тому, на наш погляд, перелік адміністративних стягнень, зазначених у санкції ст. 124 КУпАП, потрібно розширити шляхом доповнення таким видом адміністративного стягнення, як громадські роботи.

Відповідно до ст. 30-1 КУпАП громадські роботи полягають у виконанні особою, яка вчинила адміністративне правопорушення, у вільний від роботи чи навчання час безоплатних суспільно корисних робіт, вид яких визначають органи місцевого самоврядування. Громадські роботи призначаються районним, районним у місті, міським чи міськрайонним судом (суддею) на строк від двадцяти до шістдесяти годин і відбуваються не більш як чотири

години на день. Однак, громадські роботи не призначаються особам, визнаним інвалідами першої або другої групи, вагітним жінкам, жінкам, старше 55 років та чоловікам, старше 60 років [1].

Для осіб, які не мають постійного заробітку або знаходяться у скрутному фінансовому становищі, накладання адміністративного стягнення у вигляді громадських робіт за скоєння правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП є позитивним, адже і сама винна особа може повністю відповісти за вчинене нею протиправне діяння, і з виконанням постанови суду про накладання такого адміністративного стягнення у органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері виконання кримінальних покарань не виникатиме певних проблем, пов'язаних з відмовою чи неналежним виконанням робіт, встановлених для особи порушника.

Отже, розширення санкції ст. 124 КУпАП у вигляді встановлення нового для даного складу правопорушення альтернативного виду стягнення – громадських робіт є позитивним кроком у вихованні людини в дусі поваги до законів України, а також у попередженні вчинення правопорушень як з боку самого правопорушника, так і з боку інших осіб, адже надає більшої можливості у застосуванні індивідуального підходу при розгляді та вирішенні справи по суті, та накладання того виду адміністративного стягнення, що буде більш прийнятним саме для даної особи правопорушника.

Список літератури:

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07 грудня 1984 р. № 8073-Х станом на 26 жовтня 2014 р. // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

2. Про внесення змін до Закону України «Про дорожній рух» щодо основних засад державної політики із забезпечення безпеки дорожнього руху : Проект Закону від 23 травня 2014 р. № 4927 [Електронний ресурс] – Режим

доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/JG3SV00B.html. – Назва з екрану.

3. Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.

УДК 656.02

*Рейцен Є.О. к.т.н., професор кафедри міського будівництва,
Київський національний університет будівництва і архітектури*

ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА І ПРОБЛЕМА БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ У МІСТАХ

У червні 2013 р. в Києві відбулась Міжнародна конференція, присвячена 50-річчю Міжнародної асоціації з безпеки дорожнього руху (PRI). Така конференція у нас (не тільки в Україні, але й інших країнах СНД) проводилась вперше. Після цієї конференції відбулась низка форумів, круглих столів, конференцій, важливою з яких вважаю заключну VIII Міжнародну конференцію в ДЮІ (листопад 2013 р.), де були присутніми представники декількох країн. Тут ми виступили з доповіддю, яка узагальнювала матеріали попередніх конференцій і форумів.

Ще у 2011 р. на Міжнародній науково-практичній конференції «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти» (Донецьк) ми – Енглезі І.П., Рейцен Є.О., Белов Ю.В. виступили з доповіддю «Основи раціональної транспортної політики у містах України» і ось тепер вирішили висвітлити місце у цій політиці проблеми БДР у містах.

Усі конференції, форуми, круглі столи та ін. покликані, перш за все загострити увагу уряду і громадськості на актуальних проблемах і у рішеннях багатьох конференцій виносяться важливі пропозиції, які на жаль у більшості своїй до вищих органів влади не доходять.

У 2013 р. був прийнятий документ «Про затвердження Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року». На її реалізацію передбачалось виділити 6,1 млрд. грн. Основна мета її – удосконалення системи державного управління безпекою дорожнього руху.

Удосконалення системи організації руху транспортних засобів та пішоходів, як наголошувалось у цій Програмі, зокрема, шляхом впровадження новітніх технічних засобів організації дорожнього руху з полішеними характеристиками їх сприйняття, а також системи контролю за безпечністю транспортних засобів з урахуванням Європейських норм.

В Додатку 2 цієї Програми вказувалось 10 головних розпорядників коштів, серед яких для МОН України відводилось близько 5 %. А в Додатку 3 – Очікувані результати (розділ 6) планувалось провести тільки одне дослідження з підвищення безпеки дорожнього руху у 2014 році, а у 2013, 2015 і 2016 – не планувалось нічого (!)

Зате після VIII Міжнародної конференції ДЮОІ з боку ДЮОІ одразу почались конкретні дії – був розроблений зміст тем для курсів підвищення кваліфікації начальників відділів, відділень ОДР УДАІ. Наприклад, тема 2.1. у цьому змісті записана таким чином: *«Контрольно-наглядова діяльність підрозділів ДАІ за дотриманням будівельних норм, правил, норм та стандартів для проектування автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів, ліній міського електротранспорту, об'єктів дорожнього сервісу, зовнішньої реклами та інших споруд у межах смуги відведення або червоних ліній міських вулиць»*. В результаті вивчення цієї теми пропонувався порядок узгодження працівниками ДАІ проектної документації і оформлення результатів її розгляду.

Тут потрібно уточнити, що на основі Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» (2010 р.) при погодженні працівниками ДАІ містобудівної проектної документації їм необхідно достеменно знати ланцюжок містобудівного проектування: концепція генплану – генплан міста – комплексна схема транспорту (КСТ) – комплексна схема організації дорожнього руху (КСОДР) – детальне планування території (ДПТ) – зонінг-

планування – проекти будівництва чи реконструкції об'єктів (у т.ч. ПОДР – проекти організації дорожнього руху), а також перелік законів України, ДБН, ДСТУ, СОУ, інструкцій тощо у цьому напрямку. На вищезгадану Програму Мінрегіону Урядом виділялось всього 0,1 млн. грн. І хто тепер може взяти на себе виконання цієї функції?

На виконання плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня БДР в Україні до 2015 р. при Київському національному університеті будівництва і архітектури створено Науково-дослідний інститут економічних та управлінських проблем безпеки дорожнього руху (Наказ № 505 від 22.04.2014).

Але без вирішення одного важливого аспекту, на якому неодноразово наголошувалось на конференціях ДЮІ порозуміння законодавців, розробників ДСТУ, ДБН і СОУ, проектувальників і науковців між собою неможливе. Мається на увазі розроблення і затвердження тезауруса (в перекладі з грецької – це «скарб»), а насправді – **словник**, у якому слова певної галузі знань (у нашому випадку – безпека дорожнього руху) розташовані за тематичним принципом. Такі термінологічні словники існують, наприклад, з будівництва і архітектури [1] і інші.

На наш погляд такий тезаурус необхідно розробити під орудою МОН України, залучивши знаних науковців і фахівців і провівши відповідний тендер.

У 2014 р. відбулась низка заходів, які мають безпосереднє відношення до нашої теми:

1. Загальнонаціональний форум з БДР (27.07.2014), де була представлена відповідна резолюція;

2. Круглий стіл (Верховна Рада – 16.09.2014), де обговорювався проект Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про дорожній рух» (щодо основних засад державної політики із забезпечення безпеки дорожнього руху, наприклад, тут пропонувалося **Статтю 1** доповнити **Статтею 1¹ Визначення термінів**, серед яких значиться такий: *дорожній рух – відносини, що виникають у процесі переміщення людей і вантажів за допомогою транспортних засобів або без таких у межах автомобільної дороги*. Одразу виникають питання, а коли ці відносини виникають на вулиці, то це вже не дорожній рух? І як встановлюються межі автомобільної дороги?

Дорожній рух – це загальний термін і тут треба чітко розрізняти, де він відбувається:

- На автобанах і автомобільних дорогах, де немає міських перехресть з їх інтенсивним пішохідним рухом і де, як казали класики: «Жизнь пешехода висит на волоске, который легче всего оборвать»;
- В населених пунктах, класифікацію яких встановлює ДБН 360-92** (табл. 1.1).

Тому без наявності вказаного вище тезауруса однозначно тлумачити відповідні терміни, які до того ж по різному подаються в законах України, ДСТУ, ДБН та ін. просто неможливо.

3. Друга національна конференція з міської мобільності (співпраця з Німеччиною – GIZ) – 16.10.2014 р., де обговорювався аналіз правових рамкових умов організації та процесу транспортного планування в Україні і де представник Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України зробив доповідь на тему: «На шляху до європейських стандартів. Поточний стан та подальші кроки з актуалізації нормативно-правової бази». На наше питання, чому з плану Мінрегіону на 2011 рік було виключено готовий уже в другій редакції ДБН «Склад, зміст, порядок розроблення і затвердження комплексних схем організації дорожнього руху» (КСОДР), він не зміг відповісти, незважаючи на те, що у переліку підзаконних нормативно-правових актів, вказаних у рекомендаціях конференції значилися «Тимчасові норми проектування комплексних схем організації дорожнього руху в містах України». – Київ, 1990 р., (головним виконавцем яких ГКНТ Кабміну СРСР призначив Київський інженерно-будівельний інститут, а науковим керівником – автора цих рядків), за якими у 1991-92 рр. вперше в СРСР КСОДР були розроблені для міст Луцька, Краматорська, Горлівки, Маріуполя та інших, і саме вони на прохання Мінрегіонбуду були перероблені в ДБН України.

Зважаючи на те, що у містобудівному проектуванні розрізняють три рівні: стратегічний – 20-30 років (генплан міста), тактичний – 10-15 років (КСТ) і оперативний – 5–10 років (КСОДР), то щоб вирішити нагальні проблеми з

безпеки дорожнього руху у містах (забезпечити безпеку руху пішоходів, велосипедистів, ліквідувати затори, організувати пріоритет міському пасажирському транспорту тощо), починати треба саме з розробки КСОДР, процес якої нині загальмувався. В одному з рішень конференцій ДЮОІ було вказано на необхідність такої розробки, але на жаль, складається таке враження, що в Мінрегіоні цього не розуміють.

4. 17-а Міжнародна спеціалізована виставка: Транспорт, Логістика, Інфраструктура, Склади (28-30.10.2014), на якій були проведені конференції, де розглядалися питання розвитку новітніх технологій для комерційного транспорту, які підвищують його сервіс і безпеку руху, а також застосування транспортної логістики при організації логістичних хабів.

Це далеко неповний перелік конференцій і інших заходів, де обговорювалися питання підвищення безпеки дорожнього руху. Проте, щоб досягти значних успіхів у цьому напрямку, необхідно діяти із системних позицій:

1. Прийняти в остаточній редакції Закон України «Про дорожній рух»;
2. Розробити тезаурус з безпеки дорожнього руху;
3. Видати ДБН з розробки КСОДР і приступити до їх проектування в містах України;
4. Провести підвищення кваліфікації працівників ДАІ з отриманням сертифікатів на право проводити узгодження проектної документації, яка стосується безпеки дорожнього руху.

Список літератури:

1. Російсько-український та українсько-російський словник термінів будівництва й архітектури. Том. 1 Російсько-український словник термінів будівництва й архітектури /С.Жуковський, Р. Кінаш, Л. Полюга, В. Базилевич. За ред. Р. Кінаша. – Львів: Ліга-Прес, 2005. – 960 с.

*Сахно А.П. к.ю.н.,
старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії
з безпеки дорожнього руху
Донецького юридичного інституту МВС України*

ВДОСКОНАЛЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА, ЩОДО ПІДГОТОВКИ, ПЕРЕПІДГОТОВКИ ТА ПІДВИЩЕННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ ВОДІЇВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

В теперішній час забезпеченню дорожнього руху приділяється неабияка увага з боку відповідних державних інституцій і це невипадково, адже уперше за останні десятиліття держава виявляє серйозну стурбованість надзвичайно високим рівнем смертності українців на дорогах країни. Аналіз дорожньо-транспортних пригод показує, що однією з причин аварійності серед водіїв-початківців є низький рівень підготовки, який пов'язаний з невідповідністю матеріально-технічної бази освітніх установ вимогам, що пред'являються відповідними органами або їх неефективним використанням, недостатньою кваліфікацією спеціалістів-викладачів, невиконанням в повному обсязі програм навчання тощо. До цього слід додати й низький рівень правосвідомості серед кандидатів у водії. Особливу стурбованість викликає стан підготовки водіїв в значній частині комерційних автошкіл, які відкриваються, не маючи для цього достатньої навчальної бази і кваліфікованих викладацьких кадрів. В теперішній час вимоги до спеціалістів, які здійснюють підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, а також безпосереднє навчання водінню, регулюються низкою нормативних актів, які, у свою чергу, потребують подальшого вдосконалення.

Наприклад, в частині 5 статті 15 Закону України «Про дорожній рух» [1] зазначено, що «підготовка, перепідготовка і підвищення кваліфікації водіїв

здійснюються спеціалістами, які відповідають визначеним кваліфікаційним вимогам». У той же час, в частині 6 цієї ж статті міститься положення про те, що «Державтоінспекція Міністерства внутрішніх справ України створює та веде реєстр закладів, які здійснюють підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів...». Тобто, про облік осіб, які навчають водінню, створення єдиного реєстру, який містив би вичерпні дані щодо таких спеціалістів, взагалі відсутній.

Наступний приклад. Низка нормативних актів передбачає наявність певних критеріїв, які пред'являються до спеціалістів, які здійснюють підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації водіїв, проте жоден із них не деталізує вимоги, щодо означеної категорії осіб. Наприклад, в наказі МВС України від 07.09.2009 №385 «Про затвердження Вимог до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку» [2] зазначено, що для проведення занять з Правил дорожнього руху, основ безпеки руху будови та експлуатації транспортних засобів - вищу освіту, посвідчення водія на право керування транспортними засобами (п. 4.2. наказу). Тобто, виходячи зі змісту коментованого наказу можна зробити висновок, що викладачем в автошколі може бути спеціаліст із вищою освітою у будь-якій галузі (історія, біологія, математика, медицина тощо). Головною умовою тут має слугувати лише знання законодавства з питань організації перевезень пасажирів і вантажів (п. 4.3. наказу). Такий підхід вважаємо помилковим, адже специфіка предмета викладання у автошколах відрізняється вузькою спрямованістю та вимагає від викладача наявності знань у чітко окресленій галузі – правового та технічного забезпечення управління транспортними засобами.

Докладний аналіз нормативно-правових актів у згаданій сфері дозволив зробити висновок, що діяльність викладачів з підготовки, перепідготовки та

підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, в тому числі інструкторів з навчання водінню, взагалі не ліцензується Міністерством освіти та науки. До того ж, спеціалісти, які здійснюють таку підготовку, не несуть жодної відповідальності за якість навчання. Наслідком цього є підвищений стан аварійності саме серед молодих, недосвідчених водіїв. Слід акцентувати увагу на тому, що загалом на такі види автоаварій, як наїзд на пішохода, наїзд на велосипедиста, зіткнення, наїзд на перешкоду та перекидання, припадає близько 75% від їх загальної кількості, при чому, водії на першому році керування ТЗ скоюють найбільше ДТП. Водії, які мають стаж керування 2 роки, скоюють в середньому на 25% ДТП менше, ніж водії зі стажем 1 рік. Ті водії, які за кермом 3 роки, скоюють в середньому на 20% ДТП менше, ніж водії зі стажем 2 роки. Водії, які мають стаж керування 4 і 5 років, скоюють в середньому приблизно стільки ж ДТП, скільки й водії зі стажем 3 роки [3]. З наведеного можна зробити висновок, що найбільша кількість ДТП на першому році водіння говорить про те, що водії-початківці не отримують достатніх знань, умінь та навичок саме в автошколах, у зв'язку із чим їх навчання здійснюється на автомобільних дорогах, про що твердить поступове зниження дорожньо-транспортних пригод упродовж наступних років.

Також потребує врегулювання порядок складання заліків та іспитів. Варто зазначити, що ні для однієї професії в Україні, з майже 9 тис., немає двох іспитів, крім водія: один іспит - в навчальному закладі, дає професію, другий - в ДАІ, де водій отримує право керування транспортним засобом. Потрібна одна державна комісія, наприклад, при ДАІ, до складу якої входили б представники Мінінфраструктури, роботодавців, навчальних закладів тощо. Це б сприяло зменшенню бюрократизації та дозволило б виключити можливість отримувати водійські права за гроші, як це іноді буває, і не допускати до управління, навіть індивідуальним транспортним засобом, людей без належної кваліфікації.

У підсумку пропонуємо внесення наступних змін та доповнень до чинного законодавства.

1. Частину 6 статті 15 Закону України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-ХІІ викласти у наступній редакції: «Державтоінспекція Міністерства внутрішніх справ України створює та веде реєстр закладів та спеціалістів, які здійснюють підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та здійснює державний контроль за додержанням ними вимог законодавства у цій сфері. Основною формою державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху за діяльністю закладів незалежно від форми власності і підпорядкування є державна акредитація закладу, атестація його викладачів, які проводяться не рідше одного разу на п'ять років і їх ліцензування, з терміном дії ліцензії до 3 років».

2. Викласти п. 4.2. Наказу МВС від 07.09.2009 №385 «Про затвердження Вимог до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку» у наступній редакції:

«для проведення занять з Правил дорожнього руху, основ безпеки руху будови та експлуатації транспортних засобів - вищу юридичну або вищу технічну освіту (освітньо-кваліфікаційний рівень - магістр), посвідчення водія на право керування транспортними засобами;

для проведення занять з надання першої медичної допомоги – вищу медичну освіту;

для проведення занять з навчання водінню транспортних засобів - освіту не нижче професійно-технічної, посвідчення водія на керування транспортними засобами відповідної категорії, трирічний стаж керування транспортними засобами відповідної категорії».

3. Абзаци 6-8 загальних положень Державного стандарту з професії: КП 5149 «інструктор з індивідуального навчання водінню», затвердженого наказом

Міністерства освіти і науки України від 27.06.2013 №860 (далі – загальні положення) викласти у наступній редакції: «Особі, яка опанувала курс професійно-технічного навчання і успішно пройшла кваліфікаційну атестацію, присвоюється освітньо-кваліфікаційний рівень «кваліфікований робітник з професії «Інструктор з індивідуального навчання водінню» та видається ліцензія на право навчання водінню, а також свідоцтво про присвоєння (підвищення) робітничої кваліфікації, зразок якого затверджується Кабінетом Міністрів України.

Доповнити загальні положення цього наказу абзацем 11 наступного змісту:

Підстави для анулювання ліцензії та позбавлення інструктора права навчання водінню.

а) у випадках, коли протягом 3 років після отримання ліцензії інструктором більше ніж 50% водіїв, яких він навчав, були визнані судом винними за статтею 124 КУпАП;

б) у разі незадовільного складання екзаменів за результатами проходження курсів підвищення кваліфікації.

Список літератури:

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

2. Про затвердження Вимог до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку: наказ МВС України від 07.09.2009 №385

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

*Святенко А.А. к.е.н., доцент,
декан факультету довузівської підготовки
Донецької академії автомобільного транспорту*

Волчков А.А. інженер.

ЩОДО ОПТИМІЗАЦІЇ ТИПІВ НОМЕРНИХ ЗНАКІВ В УКРАЇНІ

Державними стандартами України [1; 2; 3; 4; 5; 6; 7], які неодноразово удосконалювались, починаючи з 2004 року, передбачено 12 типів номерних знаків для всіх типів транспортних засобів. Але разом з тим, на нашу думку, необхідно внести до них деякі доповнення.

1. В Україні існують такі категорії громадян, які не є резидентами. Зазвичай це іноземні громадяни, що приїхали до України у довгострокове відрядження, на навчання, відпочинок, лікування, у відпустку тощо. Деякі з них користуються орендованими автомобілями. Дехто, наприклад студенти, хочуть придбати собі бюджетне авто в у власне користування (це приблизно 5-6 років), щоб не керувати за дорученням. Нажаль чинне законодавство України не дозволяє їм зареєструвати такий автомобіль, або мотоцикл, причеп у зв'язку з відсутністю громадянства, посвідки на проживання, постійної реєстрації тощо [8]. Або авто можна зареєструвати тільки тимчасово з отриманням тимчасових номерних знаків (підтип 2.1). Тому пропонується внести відповідні зміни до Постанови Кабінету Міністрів України [8] та до ДСТУ 4278:2012 [7]. Зокрема ДСТУ 4278:2012 пропонується розширити переліком номерних знаків: підтип 2-3 «Знаки для всіх типів автомобілів, автомобільних причепів, мікроавтобусів, з визначеним терміном дії» (Малюнок 1), підтипом 2-4 «Знаки для всіх типів мотоциклів, з визначеним терміном дії» (Малюнок2). У свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу у такому випадку у графі «особливі відмітки» робиться відповідний запис, наприклад: «реєстрація дійсна до 01.01.2020»



Малюнок 1. Пропонований номерний знак підтипу 2-3 «Знаки для всіх типів автомобілів, автомобільних причепів, мікроавтобусів, з терміном дії до 6 років».



Малюнок 2. Пропонований номерний знак підтипу 2-4 «Знаки для всіх типів мотоциклів, з терміном дії до 6 років».

2. В деяких країнах світу, і Україна не є виключенням, існує такий вид шахрайства, як неповернення вчасно автомобілів, взятих у лізинг, або несвоєчасне перерахування грошових коштів лізингодавцю на підставі договорів лізингу. В такому випадку лізингодавець звертається до органів внутрішніх справ, які на підставі рішень судів розпочинають розшук зазначених у договорі автомобілів. Наразі таким автомобілям видають номерні знаки типу 1. Було би набагато ефективнішим відслідковувати автомобілі взяті у лізинг за спеціальними номерними знаками не тільки працівниками ДАІ, але й за допомогою камер відеонагляду, що встановлюються на автошляхах. Для визначення терміну дії номерних знаків у свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу у графі «особливі відмітки» робиться відповідний запис, наприклад: «реєстрація дійсна до 01.01.2019», який збігається з терміном дії договору лізингу (зазвичай цей термін складає 5 років). Таким чином пропонується введення номерних знаків з обмеженим терміном дії типу 2, підтипу 2-5 (Малюнок 3). Разом з тим необхідно передбачити заміну таких

знаків на постійні (тип 1) під час перереєстрації автомобілів внесенням відповідних змін до Постанови Кабінету Міністрів України [8].



Малюнок 3. Пропонований номерний знак підтипу 2-5 з обмеженням терміном дії для автомобілів, що експлуатуються за договорами лізингу.

3. Схвально сприйняли водії внесення змін до ДСТУ [5], стосовно запровадження дворядкових номерних знаків для автомобілів, де майданчик прилаштування номерного знаку має іншу форму, ніж потрібна для номерних знаків типу 1. Разом з тим на таких автомобілях неможливо встановити в місцях штатного кріплення номерні знаки типу 2, підтипів 2.1 і 2.2! Водії вимушені керувати автомобілями з порушенням ПДР без встановлення тимчасових номерних знаків, або встановленням їх за склом всередині салону (таке їх застосування на автомобілях підвищеної прохідності, що вже постачаються з тонованим заднім склом просто втрачає сенс).

Виходячи з вищевикладеного пропонується внести зміни до ДСТУ [7] в частині запровадження номерних знаків типу 2, підтипу 2.6 «Знаки для разових поїздок, що їх виготовляють за замовленням» (Малюнок 4).



Малюнок 4. Пропонований номерний знак підтипу 2-6 з обмеженням терміном дії «Знаки для разових поїздок, що їх виготовляють за замовленням».

4. Останнім часом спостерігається збільшення кількості прогулянкових електромобілів для обслуговування туристів і відпочивальників, що експлуатуються одиночно або складі зчеплених між собою. Такі транспортні засоби зазвичай курсують рекреаційними територіями і експлуатуються з номерними знаками типу 12, підтипу 12.1. В ДСТУ [7] сказано, що номерні знаки типу 12, підтипу 12.1, це знаки для великотоннажних транспортних засобів та інших технологічних транспортних засобів, якими не є прогулянкові електромобілі. Пропонується внести зміни до Постанови Кабінету Міністрів України [8] в частині закріплення права на реєстрацію електромобілів для перевезення пасажирів, з видачею на такі транспортні засоби номерних знаків типу 5.



Малюнок 5. Зразок номерного знаку типу 5.

До речі пунктом 1.10 Правил [9] передбачено термін: «Механічний транспортний засіб» - транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3кВт. Вищезазначені електромобілі повністю підпадають під цю категорію транспортних засобів, а значить і наявність посвідчення водія категорії «D», у випадку керування зчепленими електромобілями, у водія є обов'язковою.

5. Від 2003 року до складу Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи, з Міністерства внутрішніх справ було передано пожежну службу [11]. Пожежна служба увійшла до складу нового міністерства разом зі спеціальною технікою, особовим складом та інфраструктурою. Але разом з тим на транспортних засобах спеціального призначення залишились автомобільні номери типу 2.4 для автомобілів і типу 10 для причепів (Малюнок 6).



Малюнок 6. Зразок номерного знаку Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи типу 9 та пропонована заміна типом 1.

Необхідності у таких номерних знаках немає, через те що вони виготовляються не маючи світловідбивної основи і в темний час доби їх іншим учасникам дорожнього руху та працівникам ДАІ не видно. Є доречним для Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи скасувати номери типу 9 для автомобілів і типу 10 для причепів та перереєструвати транспортні засоби з видачею їм номерних знаків типу 1.

Висновки

Таким чином, розширивши перелік типів номерних знаків ДСТУ 4278:2012, держава матиме змогу: забезпечити права іноземних громадян на право власності, оптимізувати і упорядкувати реєстрацію деяких транспортних засобів, привести загальний вигляд номерних знаків до вимог Євросоюзу.

Список літератури:

1. ДСТУ 3650-2004 Дорожній транспорт. Знаки номерні транспортних засобів. Загальні технічні умови. - /К.: Держстандарт України., - 2004. – 82 с.
2. ДСТУ 4178-2004 Дорожній транспорт. Знаки номерні транспортних засобів. Загальні умови. Правила застосування. - /К.: Держстандарт України., - 2004. – 84 с.

3. ДСТУ 4278-2004 Дорожній транспорт. Знаки номерні транспортних засобів. Загальні умови. Правила застосування. - /К.: Держстандарт України., - 2004. – 14 с.

4. ДСТУ 4278-2004 Дорожній транспорт. Знаки номерні транспортних засобів. Загальні умови. Правила застосування. Зміна № 1. Чинна від 2007.11.01 - /К.: Держстандарт України., - 2004. – 62 с.

5. ДСТУ 4280-2004 Дорожній транспорт. Знаки номерні транспортних засобів. Загальні вимоги. Правила застосування. - /К.: Держстандарт України., - 2004. – 62 с.

6. ДСТУ 3650:2012 "Дорожній транспорт. Знаки номерні транспортних засобів. Загальні технічні умови" - /К.: Держстандарт України., - 2012. – 64 с.

7. ДСТУ 4278:2012 Дорожній транспорт. Знаки номерні транспортних засобів. Загальні вимоги. Правила застосування. - /К.: Держстандарт України., - 2012. – 22 с.

8. Постанова Кабінету Міністрів України від 17.09.1998 № 1388 „Про затвердження Правил державної реєстрації та обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів та мотоколясок”(із змінами і доповненнями)//Зібрання законодавства України: Інформаційний додаток.-1998-17 вересня.-№ 38-С.5.

9. Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 «Про Правила дорожнього руху» //Офіційний вісник України. – 2001. – № 41 – Ст. 1852 (зі змінами).

10. Наказ Міністерства оборони України від 12.11.2013 № 766 «Про затвердження Змін до Правил використання номерних знаків, установлення (нанесення) розпізнавальних знаків, кольорографічних схем, написів і спеціальних сигналів на транспортних засобах Збройних Сил України».

11. Закон України від 18 вересня 2003 року № 1181-IV «Про пожежну безпеку». Інтернет-ресурс http://zakon_ukraini_pro_pojejnu_bezpeku.pdf.

Скоров О.І. здобувач кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності ОВС Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ

АДМІНІСТРАТИВНІ АКТИ ДАІ МВС УКРАЇНИ В СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ

Аналіз адміністративної практики свідчить про високий відсоток оскаржуваних рішень працівників Державної автомобільної інспекції в справах про адміністративні правопорушення. Це пояснюється низькою якістю складання адміністративних матеріалів працівниками Державної автомобільної інспекції, допущеними помилками при кваліфікації правопорушень, фальсифікацією матеріалів про порушення правил дорожнього руху, пояснень та підписів свідків у протоколах про адміністративні правопорушення, порушення прав особи, відносно якої складаються адміністративні матеріали. Крім того, підставами для судового оскарження дій працівників Державтоінспекції МВС України залишаються банальні орфографічні та пунктуаційні помилки чи неточності, які ними допускаються. В наслідок чого особи, винні у вчиненні порушень Правил дорожнього руху уникають відповідальності, що не забезпечує принцип невідворотності покарання. А як відомо, уникнення справедливої відповідальності породжує відчуття всездозволеності, що призводить до вчинення нових порушень Правил дорожнього руху і з більшими наслідками.

Враховуючи вище викладене, зазначимо, що під прийняттям Державною автомобільною інспекцією МВС України адміністративних актів під час проваджень в справах про адміністративні правопорушення – слід розуміти врегульовану адміністративно-процесуальними нормами діяльність працівників Державної автомобільної інспекції щодо виявлення та припинення адміністративних проступків в сфері безпеки дорожнього руху, прийняття та оформлення у відповідні процесуальні документи рішення в справах про

адміністративні правопорушення.

Отже, наслідком такої діяльності є прийняття посадовою особою Державної автомобільної інспекції МВС України адміністративного акту – складення протоколу про адміністративне правопорушення, процесуальних документів про застосування заходів забезпечення провадження в справах про адміністративні правопорушення, в разі їх застосування та, якщо це входить до його повноважень, винесення постанови про накладення адміністративного стягнення, застосування заходів впливу, передбачених статтею 24-1 КУпАП або про закриття справи.

Для встановлення порядку діяльності працівників Державної автомобільної інспекції МВС України щодо прийняття адміністративних актів під час проваджень в справах про адміністративні правопорушення розглянемо їх стадії.

В більшості літературних джерел останніх років називається чотири стадії зазначеного провадження:

- 1) порушення справи про адміністративне правопорушення та адміністративне розслідування;
- 2) розгляд справи про адміністративне правопорушення;
- 3) оскарження рішення в справі про адміністративне правопорушення;
- 4) виконання постанови. Розглянемо зазначені стадії більш детально.

Адміністративні акти приймаються працівниками Державтоінспекції на перших двох стадіях. Основними з них є протокол про адміністративне правопорушення та постанова в справі про адміністративне правопорушення. Тож розглянемо прийняття зазначених адміністративних актів більш детально.

Як вказав Голова Верховного Суду України в одній зі своїх постанов, протокол про адміністративне правопорушення є документом, що офіційно засвідчує факти неправомірних дій і є одним із основних джерел доказів [1]. Зміст протоколу визначається статтею 256 КУпАП [2]. Але, як свідчить аналіз адміністративних матеріалів, працівники Державтоінспекції допускають чимало недоліків під час складання протоколів про порушення правил дорожнього руху. Так, при відображенні фабули правопорушень не зазначаються конкретні обставини правопорушення, нерідко у протоколі взагалі відсутнє посилання на конкретну статтю того чи іншого нормативного акту, вимоги якої були порушені. Як наслідок, це призводить до оскарження

рішень працівників Державтоінспекції в суді та скасування постанов про притягнення до адміністративної відповідальності, навіть якщо факт правопорушення дійсно був.

На жаль, у діючому бланку протоколу, який затверджений Інструкцією з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху [2], відсутній перелік прав особи, яка притягується до відповідальності, а закріплене лише посилання на статтю 268 КУпАП. На наш погляд, в протоколі про адміністративне правопорушення необхідно відобразити перелік прав особи, яка притягується до відповідальності, про що внести відповідні зміни до Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Відповідно до статті 257 КУпАП протокол надсилається органу (посадовій особі), уповноваженому розглядати справу про адміністративне правопорушення. Основну масу справ про порушення Правил дорожнього руху розглядають працівники Державтоінспекції, які мають спеціальні звання на місці вчинення правопорушення. Законом не визначено строки, протягом яких має бути здійснено передачу матеріалів справи адресату. Натомість п. 9.13 Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху встановлює п'ятиденний строк для передачі матеріалів до суду. Вважаємо даний строк приємний для виконання покладених на Державтоінспекції обов'язків і пропонуємо його закріпити на законодавчому рівні.

У статті 258 КУпАП передбачено ряд винятків із загального правила, коли протокол про адміністративне правопорушення може не складатися, але дане виключення з правил не відноситься до проваджень в справах про порушення Правил дорожнього руху України.

На нашу думку, щодо деяких справ про адміністративні правопорушення в сфері БДР доцільно запровадити спрощене провадження. А саме, якщо особа погоджується з фактом вчинення правопорушення і адміністративним стягненням, що на неї накладаються, виносити відразу постанову про притягнення до адміністративної відповідальності без складання протоколу. А,

за умови забезпечення законності в діяльності ДАІ та подолання корупційних проявів, доцільно було б запровадити виконання стягнення у вигляді штрафу на місці вчинення правопорушення з видачею працівником ДАІ правопорушнику відповідної квитанції про сплату штрафу. Така практика забезпечила б зручність правопорушнику в виконанні накладеного на нього стягнення та економію його часу.

Для запровадження спрощеного провадження щодо деяких справ про адміністративні правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху необхідно доповнити частину першу статті 258 наступним чином: після слів “статтями 118, 119” словами” частинами першою, другою, третьою, п'ятою і шостою статті 121, статтями 121-1, 121-2, частинами першою, другою і третьою статті 122, частинами першою і другою статті 123, статтею 125, частиною першою статті 126, частинами першою і другою статті 127, частинами третьою, восьмою і дев'ятою статті 133-1”.

Отже, з метою покращення якості видання працівниками Державної автомобільної інспекції МВС України адміністративних актів в справах про адміністративні правопорушення запропоновано:

- у бланку протоколу про адміністративне правопорушення відобразити перелік прав особи, яка притягується до відповідальності, про що внести відповідні зміни до Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;

- у статті 257 КУпАП зазначити строк п'ять діб, протягом якого має бути здійснено передачу матеріалів справи адресату для розгляду та прийняття рішення;

- запровадити спрощене провадження щодо деяких справ про адміністративні правопорушення в сфері безпеки дорожнього руху, а саме, якщо особа погоджується з фактом вчинення правопорушення і адміністративним стягненням, що на неї накладаються, виносити відразу постанову про притягнення до адміністративної відповідальності без складання протоколу.

Список літератури:

1. Постанова Голови Верховного Суду України від 13.12.2005 р. / Судова практика у справах про адміністративні правопорушення (2003-2005 рр.). За заг. ред. В.Т. Маляренка. – К. : Юристконсульт, 2006. С. 161-163.

2. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 року № 8073-X // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – Додаток до № 51. – Ст. 1122.

3. Про затвердження Інструкції з оформлення, працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: наказ МВС України від 26.02.2009 № 77 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0374-09>

УДК 625.7/.8

*Славінська О.С., д.т.н, професор,
декан факультету транспортного будівництва
Національного транспортного університету*

*Каськів В.І., к.т.н., доцент, доцент кафедри будівництва
та експлуатації доріг
Національного транспортного університету*

Савченко В.О., студент Національного транспортного університету

БЕЗПЕКА РУХУ – ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ КОЖНОГО

Згідно із Законом України «Про автомобільні дороги» – автомобільна дорога – це лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів.

Із цих трьох вимог, на нашу думку, найбільш ваговою є – забезпечення безпеки руху транспортних засобів автомобільною дорогою.

На сучасному етапі розвитку автомобілебудування спрямоване на удосконалення конструкції автомобілів з метою зменшення енергозатрат та шкідливих викидів в атмосферу, застосування альтернативних видів палива, підвищення комфорту для водіїв і пасажирів, покращення динамічних характеристик транспортних засобів. Ці удосконалення, що логічно, ведуть до бажання збільшити швидкість при русі автомобіля.

Тому, із боку дорожньої науки, також ведеться пошук і наукові дослідження, які направлені на покращення умов кочення колеса автомобіля по дорожньому покриттю, використання матеріалів, що покращують зчіпні якості покриття і протистоять стиранню й утворенню колій тощо. Всі ці заходи направлені, у першу чергу, на забезпечення безпеки водіїв і пасажирів при русі автомобільною дорогою.

При ремонті існуючих автомобільних доріг державного значення, із зазначеною метою, в Україні успішно використовують литі емульсійно-мінеральні суміші, світовий аналог Slurry Seal і Microsurfacing. Застосування цих технологій дозволяє не тільки покращити рівність проїзної частини і підвищити зчіпні якості покриття, але й зменшити негативний вплив на навколишнє природне середовище при їх влаштуванні у 4 рази, порівняно із гарячими технологіями. Також, що набуває все більшої актуальності у сучасних обставинах, ця технологія одним із заходів із зменшення енергетичних витрат у дорожньому будівництві. Це дозволяє зменшити витрату енергоресурсів у 2-4 рази. Крім того, даний метод може дозволити нарешті не тільки забезпечити дотримання нормативного терміну служби асфальтобетонних покриттів вітчизняних автомобільних доріг – 11-14 років до капітального ремонту. Порівняно з подібними за функціональними можливостями традиційними методами, використання тонкошарових покриттів з емульсійно-мінеральних сумішей знижує поточні витрати на ремонт дорожніх одягів автомобільних доріг в 5 і більше разів.

Фахівці факультету Транспортного будівництва Національного транспортного університету плідно працюють у цьому напрямі. У 2002 році на кафедрі будівництва та експлуатації доріг були розроблені і затверджені технічні умови України ТУ У В.2.7-45.2-00018112-208-2002 «Суміші литі емульсійно-мінеральні та холодні асфальтобетонні. Технічні умови», наступним етапом наукової діяльності було розроблення конструкторської документації і дослідних зразків лабораторного обладнання для підбору складу литих емульсійно-мінеральних сумішей (ЛЕМС) (рис. 1). У 2007 році були розроблені відомчі будівельні норми ВБН В.2.3–218–532:2007 "Влаштування тонкошарових покриттів на автомобільних дорогах державного значення" введення яких забезпечило раціональне призначення технологій відновлення втрачених транспортно-експлуатаційних характеристик дорожнього покриттям в залежності від обсягів і характеру його деформацій. У 2013 – 2014 роках виконується робота, разом із фахівцями із ДП «ДерждоНДІ» із перегляду технічних умов на суміші литі емульсійно-мінеральні і розроблення на їх основі, з врахування накопиченого досвіду, новітніх матеріалів і досягнень в галузі, стандарту організацій України.



Рисунок 1 – Прилади для підбору складу ЛЕМС

При новому будівництві автомобільних доріг використовують верхні шари покриття із дрібних щільних асфальтобетонних сумішей або щебенево-мастикових асфальтобетонних сумішей. Фахівці факультету, кафедра дорожньо-будівельних матеріалів і хімії, разом із колегами із ДП «ДерждорНД», ХНАДУ і ДонНАБА, є розробниками одного із найважливіших документів для дорожньої галузі – ДСТУ Б В.2.7-119:2011 «Суміші асфальтобетонні і асфальтобетон дорожній та аеродромний. Технічні умови», який регламентує сучасні вимоги до асфальтобетону покриттів, дотримання яких, зокрема, є гарантією забезпечення достатнього щеплення колеса автомобіля з дорожнім покриттям.

Дорожня світова і вітчизняна наука у сфері безпеки руху, окрім напряму пов'язаному із удосконаленням дорожньо-будівельних матеріалів і влаштування якісних шорстких покриттів, працює і над удосконаленням елементів облаштування автомобільної дороги.

Зокрема, для підвищення безпеки руху на відповідних ділянках автомобільної дороги у придорожній смузі доцільно встановлювати безпечні напрямні бар'єрні огородження (рис. 2), влаштовувати шумові смуги на узбіччі (рис. 3) та розташовувати дорожні знаки на пасивно безпечних опорних елементах (рис. 4).



Рисунок 2 – Загальний вигляд безпечних напрямних бар'єрних огорожень

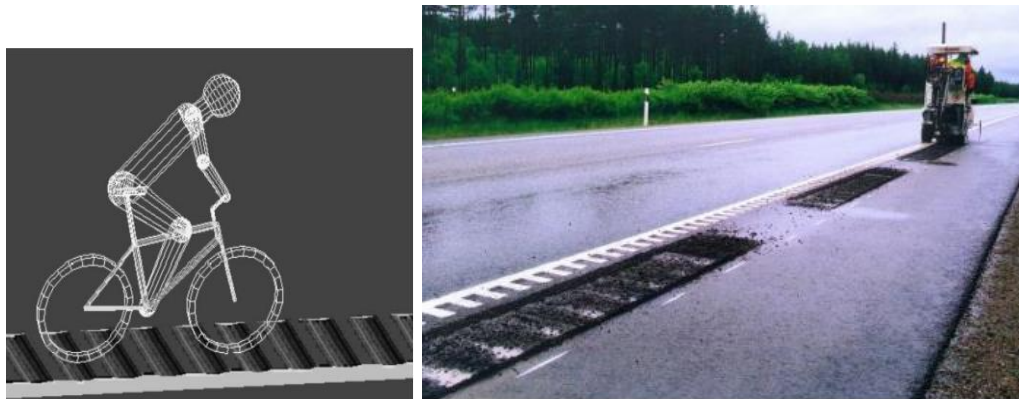


Рисунок 3 – Шумова смуга на укріпленому узбіччі дорожнього одягу



Рисунок 4 – Загальний вигляд зчленування по висоті пасивно безпечних опорних елементів під дорожні знаки

Як висновок хочемо відмітити, що : «Безпека руху – відповідальність кожного». Це сумісні зусилля автомобілістів – які постійно покращують пасивну й активну безпеку автомобіля, дорожників – які покращують зчіпні властивості дорожнього покриття та його належний стан, працівників Державтоінспекції – які слідкують за дотриманням правил дорожнього руху, але, найважливіше, це відповідальне ставлення самих водіїв до руху по автомобільній дорозі.

УДК 351.7

*Собакарь А.О., д.ю.н., професор,
начальник кафедри адміністративного права
та адміністративної діяльності
Донецького юридичного інституту МВС України*

НАГЛЯД ЗА ДОРОЖНІМ РУХОМ ЯК ВАЖЛИВИЙ СПОСІБ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ В УКРАЇНІ ДОРОЖНЬОЇ БЕЗПЕКИ

Підтримання стану компонентів дорожнього руху на рівні, який заданий нормами, забезпечується не тільки технологічними та організаційними заходами, а й за допомогою здійснення наглядових заходів, періодичних перевірок різних параметрів і характеристик безпеки дорожнього руху.

Незважаючи на те, що адміністративний нагляд не може впливати на мотиви поведінки учасників дорожнього руху, він визнається обов'язковим і дієвим засобом попередження дорожньо-транспортної аварійності, оскільки більшість із них безпосередньо або побічно пов'язані з грубими порушеннями встановлених правил.

Саме під час нагляду за дорожнім рухом працівники ДПС мають право перевіряти у громадян за підозрою у вчиненні правопорушень документи, що посвідчують їх особу, а також документи, необхідні для з'ясування питання щодо додержання правил, норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху; зупиняти транспортні засоби у разі порушення ПДР, наявних ознак, які свідчать про їх технічну несправність, а також за наявності даних про те, що вони використовуються з протиправною метою; оглядати транспортні засоби, перевіряти у водіїв документи на право користування і керування ними, дорожні (маршрутні) листи, наявність страхового поліса (сертифіката) про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, а у разі спільних з іншими службами ОВС заходів – відповідність вантажів, що перевозяться, товарно-транспортним та іншим документам; перевіряти транспортні засоби за

базами даних автоматизованих інформаційно-пошукових систем Державтоінспекції МВС; проводити огляд особи на стан сп'яніння із застосуванням технічних засобів та приладів (у їх числі і засобів тест-контролю) тощо [1, 2].

Попри значущість нагляду ДАІ за безпекою дорожнього руху, його дієвість наразі уповільнюється певними проблемами. Насамперед, ефективність здійснення нагляду ускладнюється змінами, що були внесені до Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС, якими передбачено, що розташування наряду (службового автомобіля) ДПС для здійснення профілактичних заходів у схемі маршруту патрулювання визначається виключно в місцях концентрації ДТП з урахуванням часу доби, інтенсивності руху та виду правопорушень, з причини яких стаються ДТП [1]. Тим самим значно звужуються можливості повноцінного здійснення ДАІ нагляду за дорожнім рухом, обмежуючи сферу впливу лише місцями концентрації ДТП. Інші ділянки вулично-шляхової мережі фактично лишаються поза межами профілактичних заходів. Таким чином ігноруються головні принципи нагляду як комплексність та повнота його здійснення. Важливість розв'язання цієї проблеми пояснюється також високою латентністю адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. За оцінками експертів кількість таких деліктів допускається у 10-12 разів більше, ніж виявляється [1, 2]. Тому зазначений нагляд має бути комплексним, всебічним, охоплювати усю територію обслуговування певним підрозділом ДАІ.

Іншою проблемою й досі залишається недосконалість механізму використання працівниками ДАІ під час нагляду за дорожнім рухом технічних засобів. У результаті прийняття 24 вересня 2008 р. Закону України «Про... вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» ускладнилося правозастосування у зв'язку з уведенням до норм КУпАП нової та невизначеної термінології (автоматичний режим, спеціальні технічні засоби тощо); загострились колізії, пов'язані із фіксуванням порушень ПДР технічними приладами [1]. Варто хоча б згадати проблеми, що були нещодавно

пов'язані із використанням в діяльності ДАІ приладу «Візор». Водночас, міжнародний досвід переконливо доводить доцільність широкого використання технічних засобів під час нагляду за дорожнім рухом. Нині стаціонарні камери для контролю за швидкістю (ще) не використовуються в Україні, і щільність розміщення засобів для примусового дотримання правил вважається загалом низькою. Французький приклад довів, що всеохоплююча система камер контролю за швидкістю (головним чином на ділянках підвищеної небезпеки) може суттєво вплинути на збереження життя учасників дорожнього руху.

Невідповідність загального рівня оснащення підрозділів ДПС сучасними технічними засобами завданням нагляду за дорожнім рухом в умовах інтенсивних транспортних потоків не дозволяє ефективно здійснювати нагляд. Це пояснюється наступним:

а) відсутність сучасних технічних засобів контролю і нагляду за рухом (насамперед, що працюють в автоматичному режимі) свідчить про те, що реально виявляється, припиняється і доказується лише незначна частка найбільш небезпечних порушень ПДР;

б) недостатнє забезпечення підрозділів ДПС такими засобами не дозволяє скоротити контакти інспекторів з водіями транспортних засобів і різко зменшити тим самим вірогідність виникнення конфліктних ситуацій;

в) неналежний рівень оснащення підрозділів ДАІ сучасними інформаційно-пошуковими системами, а співробітників ДПС засобами оперативного доступу до таких систем не дозволяє екстрено отримувати відомості про зареєстровані і зняті з обліку транспортні засоби, викрадені транспортні засоби, порушників ПДР та іншу необхідну інформацію. Це не дозволяє, зокрема, реалізовувати принцип підвищеної адміністративної відповідальності за систематичне (неодноразове) порушення ПДР;

г) практична відсутність у підрозділах ДПС сучасних вимірювальних приладів не дає можливості удосконалювати методики виявлення і припинення фактів керування транспортними засобами в стані сп'яніння.

На підставі викладеного в Україні необхідно:

- створити систему нагляду швидкісного режиму руху колісних транспортних засобів та режиму роботи водіїв;
- вдосконалити систему нагляду, фіксації та документування з використанням сучасних технічних засобів (алкотестерів) фактів керування транспортними засобами водіями в стані сп'яніння;
- довести забезпечення підрозділів ДАІ необхідними технічними засобами до відповідних вимог;
- створити належні нормативні засади використання цих приладів під час нагляду за дорожнім рухом.

Список літератури:

1. Організація роботи дорожньо-патрульної служби Державної автомобільної інспекції : підручник / Лозовий В.М., Сірий О.В., Уздемир М.М., Собакарь А.О. та ін. – Донецьк: ДЮІ ЛДУВС, 2011. – 608 с.
2. Про затвердження Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС : наказ МВС України від 27 березня 2009 р. № 111.
3. Про затвердження Змін до Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС: наказ МВС України від 8 квітня 2011 р. № 131.
4. Макаров Д. В. Правовые и организационные вопросы применения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.14 / Дмитрий Викторович Макаров. – М., 2004. – С. 4.
5. Россинский Б.В. Административная ответственность за нарушения в области дорожного движения: Постатейный комментарий. – М.: Издательство «НОРМА», 2002. – 352 с.

ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК ФУНКЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Используя действующее определение термина «дорожное движение» [1] можно утверждать, что цель дорожного движения - движение пешеходов и (или) транспортных средств по дороге, в том числе стоянка и остановка в пределах дороги, и связанные с ним общественные отношения с минимальными издержками.

Если рассматривать понятия «организация дорожного движения» и «управление дорожным движением», то «организация...» наряду с планированием, мотивацией и контролем представляет одну из четырех универсальных функций управления [2].

Из этого следует, что управление дорожным движением включает в себя: планирование дорожного движения; организацию дорожного движения; мотивацию дорожного движения; контроль дорожного движения.

Управленческая деятельность включает в себя постановку цели управления, сбор и переработку информации, подготовку, принятие и реализацию управленческого решения [3].

Управление дорожным движением – это деятельность, направленная на достижение минимальных издержек при движении пешеходов и (или) транспортных средств по дороге, в том числе стоянке и остановке в пределах дороги, и связанные с ним общественные отношения.

Учитывая, что деятельность – это мотивированный процесс использования тех или иных средств для достижения цели, а общественные отношения – это общественные связи, устанавливаемые людьми в процессе их деятельности [3] после подстановки этих терминов получим:

«Управление дорожным движением – это мотивированный процесс использования тех или иных средств направленный на достижение минимальных издержек при движении пешеходов и (или) транспортных средств по дороге, в том числе стоянке и остановке в пределах дороги, и связанные с ним общественные связи, устанавливаемые людьми в процессе их деятельности».

Функция планирования дорожного движения определяется как способ, с помощью которого обеспечивается единое скоординированное направление усилий всех заинтересованных на достижение минимальных издержек.

Функция организации дорожного движения представляет вид управленческой деятельности, направленной на обеспечение функционирования системы, способствует координации деятельности заинтересованных для достижения минимальных издержек.

Под организацией понимается совокупность действий, ведущих к образованию и совершенствованию взаимосвязей между частями целого, позволяющая реализовать цели [4]. Следовательно, **организация дорожного движения** – это совокупность действий, ведущих к образованию и совершенствованию взаимосвязей между движением пешеходов и (или) транспортных средств по дороге, в том числе стоянке и остановке в пределах дороги, и связанные с ним общественные связи, устанавливаемые людьми в процессе их деятельности, позволяющая достигнуть минимальных издержек.

Функция контроля дорожного движения реализуется как процесс посредством которого удерживается запланированная траектория достижения минимальных издержек, получая информацию о текущих (промежуточных) результатах деятельности и устранения выявленных отклонений от установленных показателей.

Контроль дорожного движения – мотивированный процесс использования тех или иных средств, обеспечивающий возможность достижения минимальных издержек при движении пешеходов и (или) транспортных средств по дороге, в том числе стоянке и остановке в пределах

дороги, и связанные с ним общественные связи, устанавливаемые людьми в процессе их деятельности, путем периодической оценки, сопоставления текущих издержек с установленными планами (стандартами) издержками и принятия необходимых корректирующих действий.

Функция мотивации дорожного движения предусматривает действия, направленные на то, чтобы побудить всех заинтересованных к результативной деятельности для достижения минимальных издержек.

Функции планирования, организации, контроля и мотивации дорожного движения находятся в тесной внешней взаимосвязи: функция планирования взаимодействует с функциями организации и контроля, функция организации, в свою очередь, тесно связана с функциями планирования и контроля, а функция контроля - с функцией организации и функцией планирования. Функции планирования, организации и контроля тесно взаимосвязаны с функцией мотивации.

Одновременно существует и тесная внутренняя взаимосвязь рассматриваемых функций, проявляющаяся в том, что элементы всех функций являются составной частью каждой из них. Функция планирования дорожного движения содержит элементы функций организации, контроля и мотивации дорожного движения; функция организации дорожного движения – элементы функций планирования, контроля и мотивации дорожного движения; функция контроля дорожного движения – элементы функций планирования, организации и мотивации дорожного движения; функция мотивации дорожного движения – элементы функций планирования, организации и контроля дорожного движения.

***организация дорожного движения** – это совокупность действий, ведущих к образованию и совершенствованию взаимосвязей между движением пешеходов и (или) транспортных средств по дороге, в том числе стоянка и остановка в пределах дороги, и связанные с ним общественные связи,*

устанавливаемые людьми в ходе мотивированного процесса использования тех или иных средств для достижения минимальных издержек.

Поскольку взаимосвязь – это взаимная обусловленность объектов друг с другом [5], то: под образованием взаимосвязей будем понимать образование взаимной обусловленности объектов друг с другом; под совершенствованием взаимосвязей будем понимать – совершенствование взаимной обусловленности объектов друг с другом

Взаимная обусловленность объектов может быть положительной или отрицательной. Нулевая взаимная обусловленность объектов – это отсутствие взаимной обусловленности между объектами.

Положительная взаимная обусловленность объектов – не увеличивает издержки или их не содержит, поэтому нас не интересует

Отрицательная взаимная обусловленность объектов – порождает издержки или увеличивает уже имеющиеся издержки, влияет на конечную цель и подлежит рассмотрению. Отрицательная взаимная обусловленность объектов – это столкновение объектов или конфликт объектов.

Объекты – это:

- движущиеся пешеходы и транспортные средства (находящиеся на стоянке, остановившиеся, движущиеся) *и связанные с ними общественные связи, устанавливаемые людьми в ходе мотивированного процесса использования тех или иных средств для достижения минимальных издержек,*

- движущиеся пешеходы *и связанные с ним общественные связи, устанавливаемые людьми в ходе мотивированного процесса использования тех или иных средств для достижения минимальных издержек,*

транспортные средства (находящиеся на стоянке, остановившиеся, движущиеся) *и связанные с ним общественные связи, устанавливаемые людьми в ходе мотивированного процесса использования тех или иных средств для достижения минимальных издержек*

Взаимная обусловленность объектов		Характеристики объектов		Конфликт объектов
Объект 1	Объект 2	Объект 1	Объект 2	
Движущийся пешеход	Движущееся ТС	интенсивность; скорость; плотность; состав; состояние.	интенсивность; скорость; плотность; состав; состояние, расположение, интервал движения	ДТП с участием пешехода
Движущийся пешеход	Остановившееся ТС	интенсивность; скорость; плотность; состав; состояние.	Параметры не определены	Параметры не определены
Движущийся пешеход	Стоящее ТС	интенсивность; скорость; плотность; состав; состояние.	Параметры не определены	Параметры не определены
Движущийся пешеход	Движущийся пешеход	интенсивность; скорость; плотность; состав; состояние.	интенсивность; скорость; плотность; состав; состояние.	Параметры не определены
Движущееся ТС	Движущееся ТС	интенсивность; скорость; плотность; состав; состояние, расположение, интервал движения	Параметры не определены	ДТП с участием ТС
Движущееся ТС	Остановившееся ТС	интенсивность; скорость; плотность; состав; состояние, расположение, интервал движения	Параметры не определены	ДТП с участием ТС
Движущееся ТС	Стоящее ТС	интенсивность; скорость; плотность; состав; состояние, расположение, интервал движения	Параметры не определены	ДТП с участием ТС

Список литературы:

1. О мерах по повышению безопасности дорожного движения : Указ Президента Респ. Беларусь, 28 нояб. 2005 г. N 551 : с изм. и доп. : текст по состоянию на 01 окт. 2014 г. // Консультант Плюс : Беларусь. Технология ПРОФ [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпект», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2014..
2. Основы менеджмента: Учебное пособие / В.И. Гончаров. Мн.: ООО «Современная школа», 2006. – 281 с.
3. Капитал : Энциклопедический словарь / В.Г.ГАВРИЛЕНКО, . Мн.: "Право и экономика", 2009. – 998 с.
4. Кремень М.А. Практическая психология управления : пособие для студентов вузов / М.А.Кремень. – Минск : ТетраСистемс, 2011. – 400 с.
5. Советский энциклопедический словарь / Гл. ред. А.М.Прохоров. – 4-изд. – М.: Сов. Энциклопедия, 1989. 1632 с.

*Толок О.В. к.т.н., доцент,
виконуючий обов'язки завідувача кафедри «Транспортні технології»*

Божко О.О. слухач 2-го курсу магістратури факультету «Транспортні технології» Автомобільно-дорожній інститут Державного вищого навчального закладу «Донецький національний технічний університет»

АНАЛІЗ АВАРІЙНОСТІ В МІСТАХ У ТЕМНУ ПОРУ ДОБИ

Аналізувалися статистичні дані про облікові ДТП у чотирьох містах Донецької області: Донецьк (6308 ДТП за період з 2007 до 2010 рр.), Макіївка (1405 ДТП за період з 2001 до 2005 рр.), Горлівка (1770 ДТП за період з 2000 до 2010 рр.) і Артемівськ (365 ДТП за період з 1998 до 2005 рр.). В цілому, обсяг статистичних даних склав 9848 ДТП.

Темна пора доби включає в себе вечірні сутінки, ніч і ранкові сутінки. З використанням методики з [1] визначили моменти початку й закінчення ранкових і вечірніх сутінків для кожного дня року в містах, аварійність в яких досліджується. Оскільки всі ці міста перебувають в одному годинному поясі приблизно на одній широті, то сумарна тривалість різних періодів доби в році в цих містах буде однаковою: ранкові сутінки – 211,48 год.; день – 4373,89 год; вечірні сутінки – 209 год; ніч – 3965,63 год.

Для порівняння різних періодів доби введемо відносні показники, що показують, яка кількість ДТП ($K_{дтп}^i$) і кількість загиблих у ДТП ($K_{заг}^i$) доводяться на 100 годин певного періоду доби:

$$K_{дтп}^i = \frac{Z_{дтп}^i \cdot 100}{T_i}, \quad \frac{дтп}{100год}, \quad (1)$$

$$K_{заг}^i = \frac{Z_{заг}^i \cdot 100}{T_i}, \quad \frac{загиблих}{100год}, \quad (2)$$

де $Z_{дтп}^i$ - середня кількість ДТП за рік, що скоєні в i -тому періоді доби;

T_i – сумарна тривалість періоду доби за рік, год.;

$Z_{заг}^i$ - середня кількість загиблих у ДТП за рік в i -тому періоді доби.

Аналіз результатів розрахунку за формулами (1) і (2) (табл. 1) показав, що небезпека окремих періодів доби різна. Найбільша небезпека дорожнього руху для всіх міст, що досліджуються, спостерігається в період вечірніх сутінків. Однак таке порівняння є не зовсім коректним, оскільки обсяг руху, що доводиться на кожний з періодів доби, є теж неоднаковим.

Таблиця 1

Результати розрахунків за формулами (1) і (2)

	З урахуванням усіх облікових ДТП							
	$K_{дтп}^i, \frac{дтп}{100год}$				$K_{заг}^i, \frac{загиблих}{100год}$			
Місто	Ранкові сутінки	День	Вечірні сутінки	Ніч	Ранкові сутінки	День	Вечірні сутінки	Ніч
Донецьк	4,7	21,6	24,9	14,3	0,5	0,9	1,2	1,2
Макіївка	0,9	3,3	4,5	3,2	0,1	0,2	0,4	0,5
Горлівка	0,9	1,8	3,7	1,8	0,0	0,1	0,3	0,2
Артемівськ	0,4	0,5	0,9	0,5	0,1	0,1	0,1	0,1
	З урахуванням тільки наїздів на пішоходів							
Донецьк	0,8	9,5	12,0	6,3	Примітка: курсивом виділені максимальні для кожного з міст значення показників			
Макіївка	0,3	1,6	3,0	1,9				
Горлівка	0,4	0,8	2,0	1,0				
Артемівськ	0,1	0,2	0,4	0,3				
	З урахуванням тільки зіткнень							
Донецьк	0,8	9,2	10,0	5,0				
Макіївка	0,3	0,8	1,1	0,5				
Горлівка	0,0	0,5	0,9	0,3				
Артемівськ	0,1	0,1	0,3	0,1				

Для одержання співвідношень величин обсягу дорожнього руху й кількості ДТП у різні періоди доби, ми скористалися результатами досліджень інтенсивності руху транспорту в м. Горлівці [2]. Так як тривалість окремих періодів доби в різні місяці року є неоднаковою, то встановлена частка обсягу дорожнього руху в різні періоди доби для кожного місяця року окремо, а потім узятє середнє за місяцями значення (табл. 2).

Таблиця 2

Частка величин обсягу дорожнього руху й кількості ДТП у різні періоди доби за місяцями року для м. Горлівки

Місяць року	Частка обсягу дорожнього руху в певний період доби від добового, $Q_i\%$, %				Частка кількості ДТП в певний період доби від загальної їх кількості, $Z_i\%$, %			
	Ранкові сутінки	День	Вечірні сутінки	Ніч	Ранкові сутінки	День	Вечірні сутінки	Ніч
січень	2,60	54,96	3,77	38,68	0,79	33,86	3,94	61,42
лютий	2,02	62,93	3,56	31,49	0,00	48,42	2,11	49,47
березень	0,34	69,57	3,31	26,78	1,83	46,79	3,67	47,71
квітень	0,36	79,87	2,63	17,14	1,53	61,83	3,05	33,59
травень	0,42	83,75	2,65	13,18	1,61	59,68	5,65	33,06
червень	0,46	86,13	2,95	10,46	1,80	61,68	5,39	31,14
липень	0,43	85,16	3,32	11,09	0,00	66,22	6,08	27,70
серпень	0,39	81,38	3,26	14,96	0,66	64,47	3,29	31,58
вересень	0,34	76,56	2,72	20,38	0,49	52,45	6,37	40,69
жовтень	1,96	67,60	3,20	27,25	1,20	44,22	5,98	48,61
листопад	2,15	57,20	3,29	37,36	2,72	27,89	4,08	65,31
грудень	2,52	52,25	3,94	41,30	0,95	32,38	6,67	60,00
Середнє значення	1,17	71,45	3,22	24,17	1,14	50,40	4,89	43,58

Отже, не дивлячись на зменшення обсягу руху вночі в порівнянні із днем в 3 рази, кількість ДТП зменшується тільки в 1,16 рази, тобто в меншому ступені.

Співвідношення $Z_{i\%}$ і $Q_{i\%}$ характеризує небезпеку періоду доби. У м. Горлівці співвідношення між величинами показників небезпеки різних періодів доби наступне: 1,38 : 1 : 2,15 : 2,56 (ранкові сутінки : день : вечірні сутінки : ніч). Інакше кажучи, уночі небезпека руху в 2,56 рази, а у вечірні сутінки - в 2,15 рази вища, ніж удень.

Кількість ДТП протягом темної пори доби розподілена не рівномірно (рис. 1, рис. 2). Більша частина ДТП відбувається до півночі (близько 85 % усіх ДТП у темну пору доби). На цей же період доводиться близько 82 % усього обсягу дорожнього руху в темну пору доби. Ці факти необхідно використовувати при визначенні раціональних режимів роботи зовнішнього освітлення міста і режимів роботи світлофорних об'єктів.

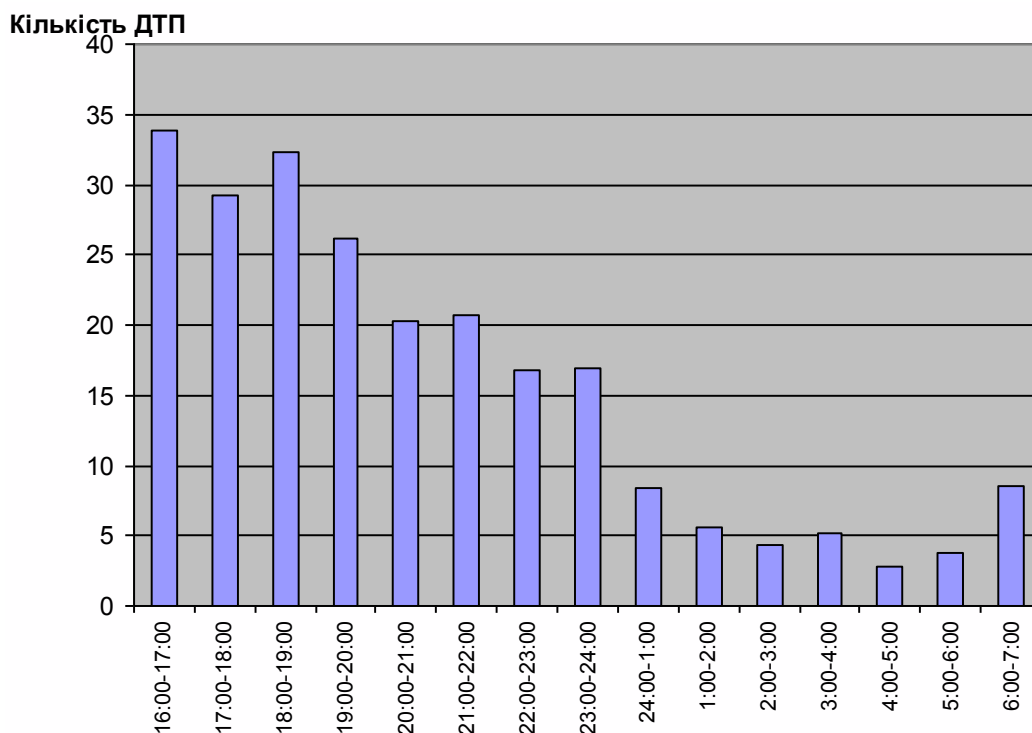


Рисунок 1 - Розподіл ДТП за годинами темної пори доби в м. Горлівка (у середньому за рік)

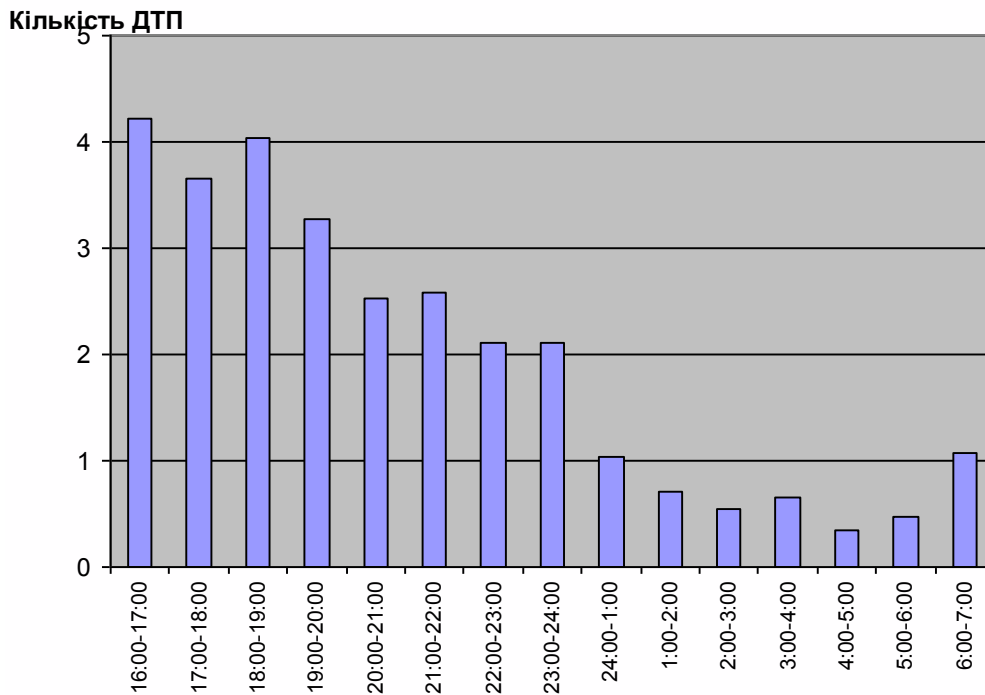


Рисунок 2 - Розподіл ДТП за годинами темної пори доби в м. Артемівськ (у середньому за рік)

Кінцева мета, яку потрібно досягти в результаті вирішення проблеми безпеки дорожнього руху в темну пору доби, представляється нам у вигляді моменту, коли завдяки застосуванню певного комплексу інженерних і організаційних заходів величини відносної небезпеки нічного періоду й вечірніх сутінків будуть не більше, ніж у денний час [3]. Для цього необхідно виявити й дослідити фактори, які обумовлюють особливості проблеми безпеки дорожнього руху в темну пору доби в порівнянні зі світлим періодом доби.

При всіх рівних умовах зі світлим періодом доби особливості проблеми безпеки дорожнього руху в темну пору доби обумовлюють такі фактори: фактор видимості та оглядовості, режим руху транспортних і пішохідних потоків, режим роботи світлофорних об'єктів у місті. Тому підвищення безпеки дорожнього руху в містах у темну пору доби повинне бути спрямоване на вплив на ці фактори шляхом розробки і впровадження відповідного комплексу інженерних і організаційних заходів.

Список літератури:

1. Календарь естественного освещения на территории СССР : справочное пособие / Составитель В.М. Полукаров. – М.: ВНИИ МВД СССР, 1970. – 144 с.
2. Толок О.В. Дослідження закономірностей руху транспорту в центральних районах міст Донецької області // Вісті Автомобільно-дорожнього інституту: Науково-виробничий збірник / АДІ ДонНТУ. – Горлівка, 2006. - № 2 (3). – С. 82 – 87.
3. Рейцен Е.А. Изыскание рациональных методов повышения безопасности движения при искусственном освещении : дис. канд. техн. наук : спец. «Городское строительство и хозяйство» / Рейцен Евгений Александрович. - К., 1972. – 222 с.

УДК 342.951:351.82

*Червінчук А.В. к.ю.н.,
науковий співробітник науково-дослідної лабораторії
з безпеки дорожнього руху
Донецького юридичного інституту МВС України*

ДО ПИТАННЯ ПРО СИСТЕМУ ОБЛІКУ ТА АНАЛІЗУ ПРИЧИН ВИНИКНЕННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

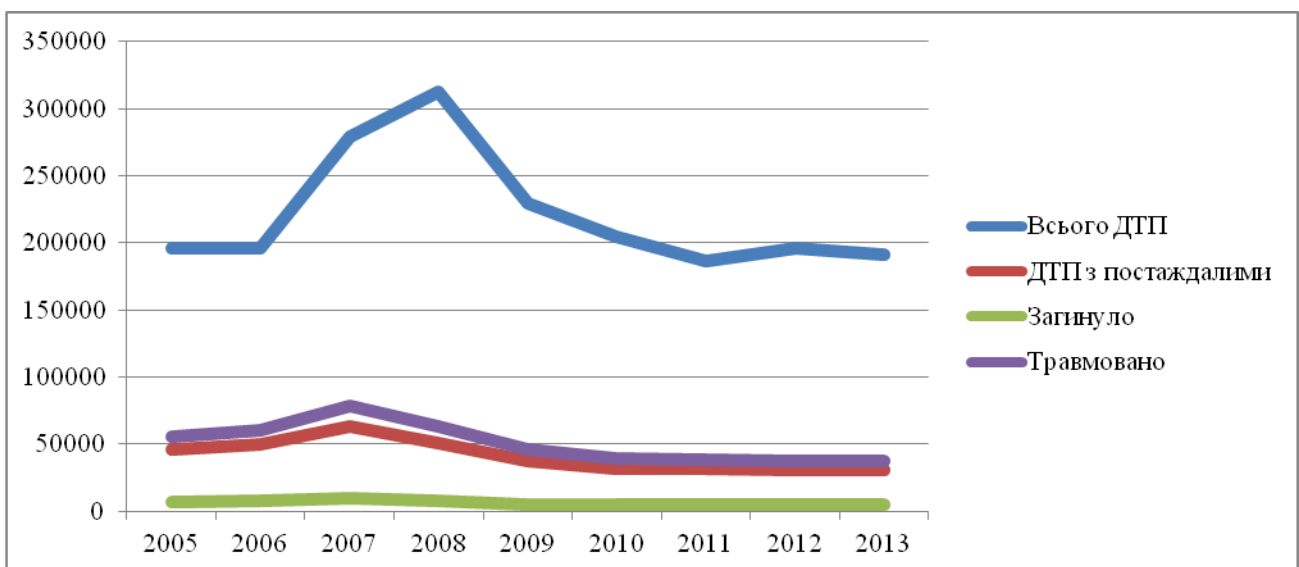
Дорожня аварійність наразі виступає одним із найбільш значущих суспільно небезпечних явищ. Так, лише протягом 2013 року на території України у 30677 автопригодах загинуло 4284 людини та 37526 отримали травми [1].

Причини скоєння дорожньо-транспортних пригод (далі - ДТП) умовно можна поділити на три категорії: дорога, транспортний засіб, учасник дорожнього руху. Впливом на кожну з цих категорій можливо досягнути певних успіхів у забезпеченні безпеки дорожнього руху. За останні роки в Україні здійснено цілий ряд вагомих кроків для вдосконалення нормативної

бази щодо попередження аварійності на автошляхах. Чи не найважливішу роль у зміцненні транспортної дисципліни учасників дорожнього руху відіграв прийнятий 24.09.2008 року Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», яким значно була посилена відповідальність за адміністративні правопорушення учасників дорожнього руху. Як наслідок, кількість автопригод та постраждалих в них осіб різко та суттєво зменшилась (рис. 1.).

Таким чином, передбачені законом заходи стосовно відповідальності учасників дорожнього руху були застосовані та дали свій позитивний профілактичний ефект. Однак, уже починаючи з 2010 року динаміка зменшення аварійності послабшала, а відтак для напрацювання заходів, спрямованих на подальше зменшення дорожньо-транспортного травматизму необхідно визначити фактори, які безпосередньо впливають на виникнення ДТП. З цією метою потрібно з'ясування обставин кожної конкретної пригоди, їх облік, узагальнення та аналіз.

Рис.1 Динаміка аварійності в Україні 2005-2013 роки



З ціллю одержання об'єктивних статистичних даних для оцінки стану аварійності на дорогах України, аналізу причин виникнення автомобільних аварій і вжиття заходів до їх запобігання, Державтоінспекцією МВС України ведеться загальнодержавний облік дорожньо-транспортних пригод. Порядок здійснення цього обліку був запроваджений Кабінетом Міністрів України з 1 січня 2006 року, згідно постанови від 30 червня 2005 р. N 538 [2]. Саме завдяки цьому Порядку було введено в дію загальнодержавну автоматизовану інформаційно-аналітичну систему обліку дорожньо-транспортних пригод та автоматизовану мережу формування звітно-статистичної документації, що стосується стану безпеки дорожнього руху, у яких стали обліковуватись, не лише ДТП із загиблими та травмованими, але й ті, під час яких було завдано лише матеріальних збитків. Розширення спектру статистичних одиниць обліку дає змогу найбільш повно дослідити та проаналізувати фактори, що сприяли скоєнню дорожніх аварій.

Разом з цим, система обліку та оцінки причин вчинення ДТП та умов, які сприяли настанню їх негативних наслідків залишається недосконалою. Так, відповідно до Інструкції із заповнення картки обліку дорожньо-транспортної пригоди [3], обліку, узагальненню та подальшому аналізу підлягають відомості про час, місце, учасників пригоди, транспортні засоби, постраждалих, стан дороги, погодні умови та інші. Загалом досліджуються 65 аспектів. Однак чинники, що могли вплинути на автопригоду, вивчаються поверхнево та не повно. Зокрема до картки обліку ДТП не вносяться відомості про деякі важливі елементи технічного стану транспортного засобу, наприклад обладнання сучасними засобами пасивної безпеки (подушками безпеки), відповідність типу встановлених шин стану проїзної частини тощо. Не відображається також характер отриманих постраждалими у ДТП травм, тривалість їх лікування, які травми призвели до смертельних наслідків. Дорожня обстановка у місці аварії характеризується лише за деякими параметрами. Психоемоційний стан учасників пригод перед та після вчинення ДТП взагалі не досліджується. З

метою вивчення найбільшого числа факторів, котрі впливають на безпеку руху варто розробити поглиблений аналіз вчинених дорожньо-транспортних пригод. При цьому доцільно звернути увагу на досвід німецької фірми VUFO, яка за допомогою глобальної інформаційно-аналітичної системи GIDAS (German In-Depth Accident Study) [4] здійснює глибинний аналіз аварійності на дорогах країни.

Дослідження кожної пригоди здійснюється в технічних, медичних, психологічних та соціальних аспектах та передбачає можливість вивчення до 2893 показників.

Всього з'ясовується більше 20 категорій параметрів, які характеризують ДТП, та вносяться до бази даних GIDAS. Крім того до бази вносяться фотознімки з місця пригоди та схема події, що дозволяє між іншим відтворювати та моделювати обставини ДТП.

Технічні аспекти системи обліку ДТП, розробленої німецькими фахівцями, уже досліджувались українськими науковцями. Створення аналогічного проекту було запропоновано на базі Донецької академії автомобільного транспорту [5].

Водночас для більш значущого позитивного впливу на стан аварійності, на нашу думку можливо досягнути шляхом вдосконалення системи державного обліку дорожньо-транспортних пригод. Імплементация сучасних розробок до діючої національної автоматизованої інформаційної системи Державтоінспекції не потребуватиме значних фінансових витрат, натомість вимагатиме відповідного нормативно-правового врегулювання. Забезпечення обліку більшої кількості параметрів дорожньо-транспортної пригоди надасть можливість найповнішою мірою дослідити чинники автомобільних аварій та на загальнодержавному рівні вести спостереження тенденцій аварійності. Отримані статистичні відомості в свою чергу зможуть стати підґрунтям для подальших наукових досліджень та розробки практичних заходів, спрямованих на покращення рівня безпеки дорожнього руху.

Список літератури:

1. Офіційний сайт Департаменту ДАІ МВС України [Електронний ресурс] <http://www.sai.gov.ua/ua/people/5.htm>.
2. Про затвердження Порядку обліку дорожньо-транспортних пригод. Кабінет Міністрів України; Постанова, Порядок від 30.06.2005 № 538 [Електронний ресурс] <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/538-2005>.
3. Про затвердження картки обліку дорожньо-транспортних пригод та Інструкції щодо її заповнення. МВС України; Наказ, Інструкція від 28.12.2005 № 1242 [Електронний ресурс] <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0267-06>.
4. The Traffic Accident Research is organised as a limited company as an affiliate of the TU Dresden / official site of the VUFO GmbH // data source: <http://vufo.de/>.
5. Украинский проект по глубинному исследованию дорожно-транспортной аварийности. Вестник Харьковского национального автомобильно-дорожного университета Выпуск № 61-62 / 2013 С.232-238.

*Матеріали ІХ Міжнародної науково-практичної конференції
(в авторській редакції)
12 листопада 2014 року*

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

Комп'ютерна верстка: **Пилипенко Є.О.**

**Оригінал-макет підготовлено організаційним комітетом
ІХ Міжнародної науково-практичної конференції
«Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти»**

02002, м. Київ, вул. Микільсько-Слобідська, 4-В, офіс 132