

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ЮРИДИЧНИЙ ІНСТИТУТ



ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

круглого столу

*«Актуальні проблеми вдосконалення
нормативно-правового забезпечення
безпеки дорожнього руху»*



м. Кривий Ріг
2017

УДК 351.811
ББК 67.99 (2) 116.31

Актуальні проблеми вдосконалення нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху: матеріали круглого столу (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 11 травня 2017 року). – Кривий Ріг, 2017. – 145 с.

*Рекомендовано до друку Вченою радою Донецького юридичного інституту МВС України
(протокол № 11 від 09 червня 2017 року)*

Публікується за матеріалами круглого столу «Актуальні проблеми вдосконалення нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху», який відбувся 11 травня 2017 року у головному корпусі Донецького юридичного інституту МВС України (м. Кривий Ріг, вул. Степана Тільги, 21).

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

Матеріали збірника опубліковані в авторській редакції.

ЗМІСТ

ЗВЕРНЕННЯ ДО УЧАСНИКІВ КРУГЛОГО СТОЛУ «АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ НОРМАТИВНО- ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ»

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ УЧАСНИКІВ КРУГЛОГО СТОЛУ

Буга В.В. Особливості примусового виконання постанов про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху	10
Буга Г.С. «Пряме» відшкодування збитків в результаті ДТП	13
Веселов М.Ю. Проблеми нормативно-правового забезпечення організації та ведення обліку дорожньо-транспортних пригод в Україні	17
Вітвіцький С.С. Безпека дорожнього руху – справа спільна	21
Власенко А.В., Лопатинська І.С. Актуальні питання безпеки дітей на проїзній частині	24
Данилевська Ю.О. Правопорушення у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в контексті законотворчої діяльності	26
Данилевський А.О. Особа, яка керує транспортним засобом, як суб'єкт правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху	30
Іваница Н.С. Проблеми правового регулювання профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні	35
Кириченко А.А. Значимість междисциплинарного видового деления объективных источников антиделиктных сведений для разработки методики противодействия дорожно-транспортным деяниям	40
Когут О.О. Структурно-компонентний аналіз психологічних складових професійного водія	44

Коллер Ю.С. Нормативно-правове регулювання системи автоматичної фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні	48
Корягіна А.М. Запобігання дорожньо-транспортним пригодам	55
Куян К.П. Діяльність відділу профілактики дорожньо-транспортного травматизму Управління превентивної діяльності ГУНП в Луганській області з попередження аварійності на автомобільному транспорті	59
Ланцедова Ю.О. Нова доктрина процедури протидії кримінальним правопорушенням як основа удосконалення кримінальної процесуальної протидії дорожньо-транспортним діянням	62
Лопатинська І.С. Комунікативні особливості інструктора під час підготовки водія-жінки до керування транспортним засобом	67
Лук'янчиков Б.Є., Лук'янчикова В.Є. Сучасні технічні засоби примусової зупинки автомобілів правопорушників	70
Монастирський Ю.А., Бондар І.В. Вдосконалення системи підготовки операторів кар'єрних автосамоскидів	73
Олейник Д.А. Результати діяльності сервісних центрів МВС України в Донецькій області у першому кварталі 2017 року	77
Панченко М.А. Діяльність Криворізького відділу поліції ГУНП в Дніпропетровській області у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	80
Петухов Д.О. Діяльність Управління патрульної поліції у м. Дніпрі щодо запобігання дорожньо-транспортних пригод	83
Пилипенко Є.О. Пасажир як учасник дорожнього руху	88
Пилипів Р.М. Деякі питання удосконалення адміністративно-правового регулювання діяльності патрульної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху	91
Пітух Ю.Ю. Державне управління у сфері медичного забезпечення безпеки дорожнього руху	95

Рижакова Д.О., Червінчук А.В. Вплив алкоголю, наркотиків та психотропних речовин на безпечне керування транспортними засобами	101
Селюков В.С. Проблеми первинної професійної підготовки патрульної поліції України	106
Сістук В.О., Богачевський А.О. Методика мінімізації соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод	108
Тунтула А.С. Значение новой доктрины сущности и видового деления объективных источников для противодействия дорожно-транспортным деяниям	112
Федоровська Н.В. Профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму представниками юридичних клінік Національної академії внутрішніх справ	117
Францішко А.А., Дранович Я.В. Діяльність відділу забезпечення безпеки дорожнього руху Управління превентивної діяльності ГУНП в Донецькій області з попередження аварійності на автошляхах Донеччини	120
Червінчук А.В. Адміністративно-правовий аналіз впровадження змін у правила проїзду перехресть з круговим рухом в Україні	128
Черненко Д.А., Червінчук А.В. Проживання біля автомобільних доріг: запобігання негативного впливу дорожнього руху	132
Шевцов С.О. Проблемні питання з визначення моменту виникнення небезпеки для руху у різних дорожньо-транспортних ситуаціях	136
Шкроб А.О. Діяльність Управління патрульної поліції у м. Кривому Розі з попередження дорожньо-транспортного травматизму	141

**ЗВЕРНЕННЯ РЕКТОРА ДОНЕЦЬКОГО ЮРИДИЧНОГО ІНСТИТУТУ
МВС УКРАЇНИ ДОКТОРА НАУК З ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ,
ПРОФЕСОРА, ЗАСЛУЖЕНОГО ЮРИСТА УКРАЇНИ
БЕСЧАСТНОГО ВІКТОРА МИКОЛАЙОВИЧА
ДО УЧАСНИКІВ КРУГЛОГО СТОЛУ «АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ
ВДОСКОНАЛЕННЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ»**

Шановні учасники круглого столу, гості та присутні!

Радий вітати учасників нашого наукового заходу! Щиро вдячний усім, хто знайшов можливість відгукнутися на наше запрошення і взяти участь в роботі круглого **«Актуальні проблеми вдосконалення нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху»**. Третій рік поспіль ми проводимо цей науково-практичний захід на гостинній Криворізькій землі. Натомість тематика дорожньої безпеки не втрачає своєї гостроти й залишається актуальною.

У березні 2010 року Генеральна асамблея ООН проголосила Десятиліття дій по забезпеченню безпеки дорожнього руху 2011-2020 рр. Цей план покликаний служити країнам керівним документом для досягнення цілей і завдань Десятиліття.

Метою Десятиліття визначена стабілізація, а відтак і скорочення до 2020 року прогнозованої смертності від ДТП шляхом активізації діяльності на глобальному, національному і регіональному рівнях.

За результатами аналізу Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ) дорожньо-транспортний травматизм наразі є однією з найбільших проблем охорони здоров'я. До 2030 року ДТП може стати однією з основних п'яти причин смертей людей. В Україні смертність внаслідок ДТП є однією з найвищих у європейському регіоні, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким. Минулого року на автомобільних шляхах нашої країни сталось майже 155 тисяч дорожньо-транспортних пригод, під час яких понад 3 тисячі людей загинули та близько 32 тисяч отримали травми.

Для зниження рівня смертності внаслідок ДТП Організація об'єднаних націй та Всесвітня організація охорони здоров'я наголошують на 10-ти стратегіях, необхідних для високого рівня безпеки дорожнього руху:

1. Контроль швидкості;
2. Контроль алкоголю;
3. Поліпшення здатності бачити і бути видимим;
4. Використання дитячих крісел в автомобілі;
5. Використання шоломів;
6. Покращення дорожньої інфраструктури;
7. Пристосування конструкції автомобіля;
8. Зменшення ризиків для водіїв-початківців;
9. Надання належної допомоги потерпілим;
10. Спостереження за дітьми поблизу доріг.

Саме тому на виконання доручення Віце-прем'єр-міністра України П. Розенка в Україні з **08 до 14 травня** проводиться **Всеукраїнський тиждень безпеки дорожнього руху**. Координатором Тижня визначено Державне підприємство «Український медичний центр безпеки дорожнього руху та інформаційних технологій Міністерства охорони здоров'я України».

4 травня у Малій залі колегії Міністерства охорони здоров'я України відбулась **прес-конференція, присвячена початку Четвертого глобального Тижня безпеки дорожнього руху ООН в Україні**, у якій взяли участь представники Департаменту патрульної поліції Національної поліції України, Управління безпеки дорожнього руху Департаменту превентивної діяльності Національної поліції України, Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства інфраструктури України та Державної служби України з безпеки на транспорті. Учасники прес-конференції окреслили цілі і завдання проведення Тижня та закликали до участі в ньому усіх небайдужих до нагальних питань безпеки руху.

Для привернення уваги суспільства та органів державної влади до окреслених проблем дорожньої безпеки в Україні під час Тижня проводяться ряд заходів з популяризації дотримання Правил дорожнього руху та безпечної поведінки на дорозі:

- науково-практичні заходи: круглі столи, конференції з тематики дорожньої безпеки;
- профілактичні заходи та уроки з безпеки дорожнього руху у середніх та дошкільних навчальних закладах;
- загальноукраїнська акція зі здачі крові для лікування постраждалих внаслідок дорожньо-транспортних пригод «Здай кров – врятуй життя»;
- регіональні тури всеукраїнських змагань загонів юних інспекторів руху;
- практичні навчання з надання допомоги постраждалим внаслідок;
- роз'яснювальна робота у засобах масової інформації щодо дотримання Правил дорожнього руху;

13 травня о 13-00 год. у всіх регіонах України заплановано проведення **Всеукраїнського флешмобу «Україна за безпеку дорожнього руху»**. Донецький юридичний інститут також візьме участь в цьому заході як у **м. Кривому Розі** на Арт-майдані біля Криворізького академічного міського театру драми та музичної комедії імені Тараса Шевченка, так і в **м. Маріуполі** на площі Воїнів-визволителів.

Сьогодні, серед присутніх учасників круглого столу ми раді вітати: представників практичних підрозділів правоохоронних органів, працівників освіти, студентів та курсантів, представників органів місцевого самоврядування, транспортних та промислових підприємств, закладів охорони здоров'я, громадськості та усіх, хто не залишився байдужим до актуальних питань забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Хочу наголосити, що мета нашого круглого столу полягає не в тому, щоб вичерпати таку багаторівневу проблему як безпека дорожнього руху, а в тому, щоб зробити лише черговий крок в її осмисленні та напрацюванні дієвих механізмів зменшення дорожньо-транспортного травматизму шляхом

узагальнення напрацьованого досвіду задля зменшення травматизму та смертності на автомобільних дорогах.

Тож бажаю всім учасникам нашого наукового заходу плідної роботи, жвавих дискусій і яскравих вражень!

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ УЧАСНИКІВ КРУГЛОГО СТОЛУ

Буга Володимир Васильович

*доцент кафедри цивільно-правових дисциплін юридичного факультету
Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук*

ОСОБЛИВОСТІ ПРИМУСОВОГО ВИКОНАННЯ ПОСТАНОВ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Виконання постанов про накладення адміністративних стягнень є заключною стадією провадження в справах про адміністративні правопорушення. Від того, наскільки своєчасно і повно виконуються постанови, значною мірою залежить ефективність зазначеного провадження, всього інституту адміністративної відповідальності [1].

Штраф – найбільш поширений вид адміністративного стягнення майнового характеру. Він накладається на правопорушників в адміністративному або судовому порядку у випадках і межах, передбачених актами вищих органів державної влади і управління [2].

Відповідно до ст. 27 КУпАП України штраф це грошове стягнення, що накладається на громадян і посадових осіб за адміністративні правопорушення, у випадках і розмірах, встановлених КУпАП та іншими законами України.

У відповідності з п.п. 2, 6 ч. 1 ст. 3 Закону України «Про виконавче провадження» такі постанови є виконавчими документами, крім того, за своєю формою постанови про адміністративні стягнення є одночасно і підставою для виконання. Тобто, є таким документом, який може без додаткових документів бути підставою для відкриття виконавчого провадження та подальшого примусового виконання.

Слід зазначити, що таке становище зумовлює дотримання певних правил при оформленні зазначених постанов, а саме дотримання вимог, які викладені у

ч. 1-3 ст. 4 Закону України «Про виконавче провадження» та стосуються вимог до виконавчого документа. Порушення таких вимог при складанні постанови про адміністративне правопорушення є підставою для повернення виконавчого документа стягувачу без прийняття до виконання протягом трьох робочих днів з дня його пред'явлення (п. 6 ч. 4 ст. 4 Закону України «Про виконавче провадження»).

Порядок добровільного виконання постанови про накладення штрафу визначений ч.1 ст. 307 КУпАП таким чином: штраф має бути сплачений порушником не пізніш як через п'ятнадцять днів з дня вручення йому постанови про накладення штрафу, а в разі оскарження такої постанови – не пізніш як через п'ятнадцять днів з дня повідомлення про залишення скарги без задоволення. Окремий порядок запроваджено для виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі. Ст. 300-1 КУпАП встановлено, що у разі сплати фізичною або юридичною особою п'ятдесяти відсотків розміру штрафу протягом п'яти банківських днів з дня вручення постанови про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, така постанова вважається виконаною. У разі несплати штрафу фізичною або юридичною особою протягом тридцяти днів з дня вручення постанови про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху стягується пеня у подвійному розмірі штрафу. У разі несплати штрафу і пені протягом тридцяти днів з дня виникнення підстав для її стягнення відповідна постанова про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху підлягає примусовому виконанню.

При цьому, ч. 4 ст. 300-1 КУпАП вказує на те, що примусове виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху не звільняє від сплати пені.

Якщо ж правопорушник добровільно не сплачує штраф у зазначені строки, постанова про накладення штрафу надсилається для примусового виконання до органу державної виконавчої служби за місцем проживання порушника, роботи або за місцезнаходженням його майна.

Крім того, ч. 2 ст. 308 КУпАП вбачається, що у порядку примусового виконання постанови про стягнення штрафу за вчинення адміністративного правопорушення з правопорушника стягується:

- подвійний розмір штрафу, визначеного у відповідній статті КУпАП та зазначеного у постанові про стягнення штрафу;

- витрати на облік зазначених правопорушень. Розмір витрат на облік правопорушень визначається Кабінетом Міністрів України.

Слід зазначити, що відповідно до ч. 5 ст. 26, 27 Закону України «Про виконавче провадження» у постанові про відкриття виконавчого провадження за постановою про стягнення адміністративного правопорушення у вигляді штрафу, державний виконавець зазначає про стягнення з боржника виконавчого збору в розмірі 10 відсотків суми, що фактично стягнута.

Крім того, ст. 42 Закону України «Про виконавче провадження» передбачено стягнення з боржника коштів на витрати виконавчого провадження.

Тобто, небажання боржника виконати постанову про стягнення адміністративного правопорушення у добровільному порядку у визначений законом строк (в який не враховується строк оскарження такої постанови або застосування відстрочки або розстрочки виконання) призводить до значного збільшення матеріальних трат, що загалом повинно дисциплінувати та спонукати не порушувати діюче законодавство, а у разі такого порушення виконати накладене стягнення добровільно.

Список використаних джерел:

1. Виконання постанов про накладення адміністративних стягнень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://yurist-online.com/ukr/uslugi/yuristam/literatura/admin_pravo/031.php.

2. Віник А. Виконання постанов суду в адміністративних справах про накладення адміністративного стягнення у виді штрафу / А. Віник [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zib.com.ua/ua/print/85276-vikonannya_postanov_sudu_v_administrativnih_spravah_pro_nakl.html.

Буга Ганна Сергіївна

доцент кафедри цивільно-правових дисциплін юридичного факультету Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук

«ПРЯМЕ» ВІДШКОДУВАННЯ ЗБИТКІВ В РЕЗУЛЬТАТІ ДТП

В Україні з 1 грудня 2016 року значно змінилася система регулювання виплат по обов'язковому страхуванню цивільної відповідальності. Нарешті запрацювала Угода про пряме регулювання збитків по обов'язковому страхуванню цивільної відповідальності, укладена між 17 страховими компаніями, які складають більше 50% ринку автоцивілки [1].

Необхідно зазначити, що про пряме врегулювання збитків по автоцивілці в Україні говорили давно. Це європейський підхід до страхування відповідальності [2]. Пряме врегулювання – одна із найуспішніших моделей європейського страхового ринку, а відтепер і українського [3]. Суть його в тому, що потерпілому в ДТП відшкодувати збиток буде своя страхова, де він купив поліс, а не компанія винуватця. Однак, слід відмітити, що на законодавчому рівні впровадити пряме врегулювання поки не вдалося [2]. Однак, існує цілий ряд обмежуючих факторів.

Як зазначає Сергій Зуб, керівник проектного офісу МТСБУ, по-перше повинно бути 2 автомобіля, повинно бути контактне ДТП. По-друге, кожен

водій повинен мати поліс страхування від компанії, яка входить в пул прямого врегулювання. По-третє, повинен бути чітко зрозумілий винуватець ДТП. Близько 80% всіх ДТП підпадають під цю систему» [4].

Отже, натепер потерпіли у ДТП зможуть звертатися за відшкодуванням не в страхову компанію винуватця аварії, а до свого страховщика [5]. Раз на місяць страхові компанії формують реєстр зустрічних вимог між собою і через розрахунково-клірингову систему в МТСБУ отримують компенсацію [6]. Тобто, водій спочатку вибирає компанію, котра у випадку чого і буде відшкодовувати йому збитки. Пряме врегулювання в тестовому режимі буде діяти протягом двох років. Працювати в такому режимі дали згоду тільки 17 страхових компаній з 323, які діють в Україні. Можливістю прямого врегулювання збитків зможуть скористатися тільки ті, хто буде дотримуватися наступних умов: учасників ДТП повинно бути не менше і не більше двох; страховики обох учасників ДТП повинні входити до числа 17 компаній, які приймають участь у проекті; ДТП повинно бути оформлено за правилами, тобто за участю поліції або по європротоколу; принцип прямого врегулювання буде стосуватися відшкодування майна; сума шкоди не повинна перевищувати 100 тисяч гривень [7].

Така схема не просто покликана зупинити неправомірні дії затримання страхових виплат недобросовісними страховиками, а й зобов'язує до свідомого вибору своєї страхової компанії власника автівки [3].

Процедура врегулювання збитків та здійснення виплат має подвійну вигоду. Для страховика – це поштовх до покращення сервісу обслуговування та надання якісних та вчасних послуг, завдяки чому формується «свій» постійний клієнт з ймовірністю подальшої співпраці. Для клієнта – надійна компанія, якій він довіряє [3].

Слід відмітити, що 25 березня 2016 року 17 страхових компаній – членів Моторного (транспортного) страхового бюро України (МТСБУ) підписали угоду про пряме врегулювання. Серед страхових компаній, які підписали угоду: «АХА Страхування», «Арсенал Страхування», «PZU Україна», «ВУСО»,

«Аска», «Оранта», «ПРОСТО-Страхування», «Уніка», «Провідна», «ІНГО Україна», «Універсальна», «Міжнародна СК», «Кредо», «Аско-Донбас Північний», «Колонейд Україна» (колишня «QBE Україна»), «Брокбізнес» і СТ «Ілічівське» [8].

Як зазначає Леонід Кіперман – представник одної із страхових компаній у робочій групі МТСБУ, яка займалася підготовкою впровадження нового механізму на ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, пряме врегулювання повинно покласти кінець політиці затягування виплат страхового відшкодування. Водій зможе вибирати, до кого звертатися за відшкодуванням шкоди, отриманих у ДТП, – у страхову компанію винуватця аварії (як це відбувається сьогодні) або в ту, з котрою сам уклав договір «автоцивілку». До того ж автомобілісти будуть більш усвідомлено вибирати страховика для укладання полісу обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності [1].

Також необхідно відмітити, що на думку Леоніда Кіпермана – представника одної із страхових компаній у робочій групі МТСБУ, досвід Європейських країн показує, що процедура врегулювання повинна значно скоротитися і спроститися. У страховика з'явиться додатковий стимул швидко і в повному обсязі виплачувати відшкодування клієнтові, з яким він пов'язаний договірними відносинами. Згідно з даними МТСБУ, в третьому кварталі 2016 року середній термін виплат скоротився в порівнянні з другим кварталом майже на місяць: з 154 до 129 днів. Більшість страхових компаній значно поліпшили свої показники по врегулюванню справ. Але у 21 страховика ОСЦПВ термін виплат перевищує середнє значення по ринку. Ми плануємо, що завдяки введенню прямого врегулювання страховики будуть укладатися в термін, відведений законом про ОСЦПВ, – 90 днів [1].

Однак, слід зазначити, що якщо ви подали заяву про відшкодування страхового збитку в страхову компанію винуватця ДТП, ви втрачаєте право звернення в свою страхову компанію. Європейський досвід показує, що коли потерпілий звертається за відшкодуванням в страхову компанію, яка

застрахувала його цивільно-правову відповідальність, це сприяє більш повному задоволенню запиту клієнта. І якщо раніше деякі водії невідповідально відносилися до вибору страхової компанії, то зараз, в інтересах кожного бути застрахованим в надійній компанії, яка є учасником системи прямого врегулювання [6].

Отже, перші місяці роботи прямого врегулювання в Україні, показали перевагу роботи саме такої системи. Тим самим підтвердилася необхідність поширення саме такого порядку врегулювання на більшу частину, а то й на всі страхові компанії України. Таким чином, слід зробити висновок, що це дуже важливий крок до розвитку страхування в Україні і наближення страхового ринку до європейського зразка.

Список використаних джерел:

1. С 1 декабря в Украине заработало прямое регулирование убытков по ОСАГО // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://5555.com.ua/index.php/8-news/52-v-ukraine-zarabotalo-pryamoe-uregulirovanie-po-osago>.

2. Межебицький М. Пряме врегулювання збитків по автоцивілці поки буде працювати на добровільних засадах / М. Межебицький // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ich.video/pryame-vregulyuvannya-zbitkiv-po-avtotsiviltsi-poki-bude-pratsyuvatime-na-dobrovilnih-zasadah/>.

3. Пряме врегулювання збитків з автоцивілки: вже працює! // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.arsenal-strahovanie.com/news/press-reliz/104-pryame-vregulyuvannya-zbitkiv-z-avtocivilki-vzhe-pracyu%D1%94>.

4. Зуб С. Під дію прямого врегулювання підпадає 80% ДТП в Україні / Зуб С. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ich.video/ru/pid-diyu-pryamogo-vregulyuvannya-pidpadaye-80-dtp-v-ukrayini/>.

5. В Україні запустили «прямое» возмещение убытков при ДТП // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://news.finance.ua/ru/news/-/389991/v-ukraine-zapustili-pryamoe-vozmeshhenie-ubytkov-pri-dtp>.

6. Як працює пряме врегулювання збитків по автоцивілці // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://itg.ua/uk/novyny/yak-pratsyuye-pryame-vregulyuvannya-zbitkiv-po-avtotsiviltsi/>.

7. В Україні запустили «прямое» возмещение убытков при ДТП // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://news.finance.ua/ru/news/-/389991/v-ukraine-zapustili-pryamoe-vozmeshhenie-ubytkov-pri-dtp>.

8. 17 страхових компаній — членів МТСБУ підписали угоду про пряме врегулювання // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uainsur.com/our-news/50348/>.

Веселов Микола Юрійович

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

**ПРОБЛЕМИ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ВЕДЕННЯ ОБЛІКУ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ
ПРИГОД В УКРАЇНІ**

Учасники парламентських слухань на тему: «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху», що відбулися 23 грудня 2015 року, відзначають, що порівняно із країнами Європейського Союзу та сусідніми країнами Україна має надзвичайно низькі показники безпеки дорожнього руху, що призводить до значних людських та економічних втрат. Наслідком цього є високий рівень смертності та травматизму на дорогах. За даними офіційної статистики, за 12 місяців 2016 року в Україні сталося 158776 дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), з них 26782 з постраждалими,

внаслідок яких 3410 осіб загинуло, а 33613 особи – було травмовано. За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), в Україні рівень смертності від ДТП становить 12 осіб на 100 тисяч населення, що вдвічі перевищує середній показник у країнах Європейського Союзу [1, 2]. Проте, слід зазначити, що для оцінки будь-якого соціального явища та прийняття управлінського рішення потрібна вихідна статистична інформація, яка б давала об'єктивне уявлення про стан та динаміку такого явища.

Задекларована у статті 42 Закону України «Про дорожній рух» єдина система обліку показників дорожнього руху і його безпеки в країні остаточно сформована не була. На сьогодні слід констатувати, що в державі не існує навіть Порядку обліку ДТП (той, що був затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2005 р. № 538 втратив чинність на підставі Постанови Кабінету Міністрів України від 30.03.2016 р. № 252).

Зі змісту статті 42 Закону України «Про дорожній рух» не можливо визначити і суб'єктів, які мають здійснювати такий облік. Частина 4 цієї норми встановлює, що міністерства, інші центральні органи виконавчої влади та об'єднання не вправі запроваджувати звітність, не передбачену єдиною системою державного обліку показників дорожнього руху і його безпеки. Третя частина норми надає повноваження регіональним (областей, міста Києва тощо) державним адміністраціям розширювати перелік статистичних показників, якщо це необхідно для прийняття рішень в межах компетенції, наданої цим Законом. Втім ані основного суб'єкта, ані переліку цих показників закон не називає. Разом з цим, наступна стаття Закону України «Про дорожній рух» (ст. 43) передбачає, що планування заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху (Програма забезпечення безпеки дорожнього руху) повинна включати аналіз стану безпеки дорожнього руху та прогноз на певний період.

Порядок обліку ДТП (який був затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2005 р. № 538) передбачав, що єдиним оператором обліку ДТП на державному рівні була Державтоінспекція МВС України. Нагадаємо, що у цьому Порядку давалися визначення таких визначальних для

обліку ДТП категорій, як «травмований», «загиблій» у ДТП тощо. Зараз ці категорії залишаються без нормативного визначення. Крім того, покладання функції обліку ДТП (ведення відповідної бази даних) на підрозділи Національної поліції (які фактично здійснюють збір та реєстрацію відповідної інформації) залишилися поза увагою законодавця. Про це не згадується ані у Законі України «Про Національну поліцію», ані у Законі «Про дорожній рух».

Вважаємо, що першочерговими заходами удосконалення нормативно-правового регулювання цього питання має стати:

А) внесення доповнень до Закону України «Про дорожній рух», а саме – доповнити частину першу статті 52-1 «Повноваження Міністерства внутрішніх справ України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» пунктом наступного змісту: *«ведення автоматизованого обліку та аналізу усіх дорожньо-транспортних пригод, що скоєні на території держави, а також загиблих та травмованих у них осіб»;*

Б) редагування статті 42 «Загальні положення єдиної системи обліку показників дорожнього руху і його безпеки» – за основу можна взяти редакцію статті 18 проекту Закону «Про дорожній рух та його безпеку» (у редакції від 23 червня 2015 р.):

«1. В Україні існує єдина система статистичних спостережень в галузі дорожнього руху та його безпеки, яка визначається Законом України «Про державну статистику» та узгоджується з міжнародними стандартами і методологією.

2. Забезпечення статистичних спостережень в галузі дорожнього руху та його безпеки здійснюють спеціально уповноважені державні органи, які щорічно готують і оприлюднюють національну доповідь про стан безпеки дорожнього руху в Україні, а саме: центральний орган виконавчої влади в галузі статистики (загальна статистика), Національне бюро (аналіз), Національна поліція України (статистика правопорушень у сфері дорожнього руху та дорожньо-транспортних пригод).

3. Основними статистичними показниками у сфері дорожнього руху та його безпеки є:

1) кількість зареєстрованих транспортних засобів на 100 тис. населення;

2) кількість дорожньо-транспортних пригод, скоєних за певний період в розрахунку на 100 тис. населення;

3) кількість дорожньо-транспортних пригод, скоєних за певний період в розрахунку на 100км автомобільних доріг;

4) кількість осіб, які загинули в дорожньо-транспортних пригодах за певний період в розрахунку на 100 тис. населення;

5) кількість осіб, які отримали травми в дорожньо-транспортних пригодах в розрахунку на 100 тис. населення;

б) розподіл випадків смертності і травматизму в дорожньо-транспортних пригодах за основними групами учасників дорожнього руху;

7) обсяг щорічних фінансових збитків від дорожньо-транспортних пригод.

4. Органи місцевого самоврядування та місцеві державні адміністрації можуть розширити перелік статистичних показників, якщо це необхідно для прийняття рішень в межах компетенції, наданої цим Законом.

5. Міністерства, інші центральні органи виконавчої влади та об'єднання не вправі запроваджувати звітність, не передбачену єдиною системою державного обліку показників дорожнього руху і його безпеки» [3].

Єдине чим слід доповнити цю редакцію це положенням такого змісту: «Облік дорожньо-транспортних пригод в державі здійснюється у порядку визначеному Кабінетом Міністрів України»;

В) підготовка та затвердження Кабінетом Міністрів України Порядку обліку дорожньо-транспортних пригод, у якому має знайти нормативне визначення таких категорій, як: 1) «транспортний засіб» (слід чітко визначити за участю яких транспортних засобів ДТП підлягають державному обліку), «травмована у ДТП особа», «загибла у ДТП особа»; «потерпіла у ДТП особа»;

2) система видів ДТП; 3) які ДТП є обліковими, а які ні; 4) які ДТП вважаються з тяжкими наслідками тощо.

Список використаних джерел:

1. Про Рекомендації парламентських слухань на тему: «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху» : Рекомендації : Постанова Верховної Ради України від 13.04.2016 р. № 1091-VIII // Відомості Верховної Ради України. – 2016. – № 21. – Ст. 14.

2. Статистика аварійності в Україні за 12 місяців 2016 року : статистична інформація / Інформація надана Департаментом інформаційної підтримки та координації поліції «102» НП України // Офіційний сайт Управління безпеки дорожнього руху Департаменту превентивної діяльності Національної поліції України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.sai.gov.ua/uploads/filemanager/file/dtp_03_2017.pdf.

3. Закон України «Про дорожній рух та його безпеку» : (проект, редакція від 23 червня 2015 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://saferoads.com.ua/wp-content/uploads/2015/06/180615_zakon_4.pdf.

Вітвіцький Сергій Сергійович

завідувач науково-дослідної лабораторії з проблемних питань правоохоронної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України, доктор юридичних наук, доцент, підполковник поліції

БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ – СПРАВА СПІЛЬНА

Рівень безпеки на дорозі, завжди залежить від багатьох факторів та від кожного учасника дорожнього руху. Кожного року ми з Вами можемо спостерігати сумну статистику, про що нам свідчить кількість ДТП, загиблих та травмованих в них. Рахунок загиблих йде на десятки тисяч, не кажучи про травмованих під час ДТП, в цій категорії рахунок йде на сотні тисяч!

Починаючи з 2006 року кількість загиблих у дорожньо-транспортних пригодах сягнув показник у 60 000, а це у кількісних показниках - невеличке містечко України.

Минулого року в ДТП загинуло 3187 людей, більш ніж 32 тисячі отримали каліцтва та тілесні ушкодження. Через автоаварії наша країна несе невиправні людські втрати, саме тому, так важливо є нагадати кожному про необхідність дотримання дорожньої безпеки та вкотре попередити про наслідки ігнорування правил.

Кожного року заплановані та проводяться Всеукраїнські Тижні безпеки дорожнього руху, цей рік тому не виключення.

Мета проведення цих загальнонаціональних заходів - об'єднати зусилля владних структур, громадських організацій та української спільноти загалом для створення безпечних та комфортних умов на дорогах нашої країни.

Це питання на сьогодні переростає у Всеукраїнську проблему, яка не дивлячись на досить велику зацікавленість владних органів та громадських організацій не знаходить свого відображення у цифрах сумної статистики.

Всі ініціативи від органів публічної адміністрації до кожного окремого громадянина, так і залишаються, на жаль, у різноманітних планах, концепціях, пропозиціях.

Сьогодні відсутня погоджена на всіх рівнях та затверджена в установленому порядку Загальнодержавна єдина програма (або будь-який інший документ), яка б відповідала вимогам Європейського Союзу, та на підставі якої всі центральні органи виконавчої влади на всіх рівнях розвитку особистості у нашій державі були б зобов'язані включити в поступовий процес підготовки та розвитку особистості питання присвяченні безпеці дорожнього руху, основні моменти з правил дорожнього руху, взаємоповаги водія та пішохода, психоемоційні моменти супроводження цієї діяльності.

Так, вважаємо за необхідне переглянути та змінити основи процесу вивчення громадянами Правил дорожнього руху, починаючи з систематичного навчання дітей у дитячих дошкільних установах та інших навчальних закладах.

Необхідно вжити заходів щодо розробки сучасних програм з підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів з урахуванням досвіду європейських країн, вдосконалення законодавства у сфері підготовки водіїв спільно та контролю за навчальним процесом, що відповідають законодавству Європейського Союзу. Розробити нову методіку прийому іспитів на отримання посвідчення водія, забезпечивши неупереджений та прозорий характер цієї процедури.

Особливу увагу приділити розробці та впровадженню системі заходів направлених на обов'язкову та регулярну перепідготовку водіїв комерційного транспорту.

З метою посилення громадського впливу розробити систему заходів, спрямованих на посилення ролі громадських організацій у процесі забезпечення безпеки дорожнього руху при наданні послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом.

Медична підготовка, як водіїв так і інших учасників дорожнього руху, спеціальних рятувальних служб та їх забезпечення необхідним обладнанням знаходиться в неналежному стані. Задля створення ефективної системи надання медичної допомоги потерпілим у ДТП, покращення надання долікарської та лікарняної травматологічної допомоги та реабілітаційних послуг необхідно шляхом впровадження змін до відповідного законодавства, розвитку забезпечити підвищення рівня медичної підготовки учасників дорожнього руху, працівників рятувальних служб щодо надання долікарської допомоги потерпілим у ДТП, і в першу чергу тих категорій учасників дорожнього руху, які з найбільшою ймовірністю можуть опинитися на місці ДТП (водії, що здійснюють регулярні пасажирські та вантажні перевезення).

Запровадити дієвий механізм роботи медичних комісій, для унеможливлення проведення фіктивних медичних оглядів водіїв транспортних засобів з паралельним веденням бази даних обліку медичних довідок щодо придатності до керування транспортним засобом. Оновити перелік захворювань і вад щодо обмеження водіїв у вигляді обмеження керування транспортними

засобами. Долучитись до цієї проблеми всім учасникам дорожнього руху та небайдужим, або навіть активним громадянам нашої держави та громадським організаціям.

Засобам масової інформації організувати та системно проводити просвітницьку роботу разом з профільними органами щодо актуальних питань безпеки, комфорту та культури дорожнього руху і поширення профілактичних матеріалів, присвячених підвищенню рівня безпеки, комфорту та культури дорожнього руху в Україні, а також приділяти і увагу і всім іншим питанням за допомогою яких досягається зниження показника смертності та травматизму, зниження рівня аварійності та тяжкості її наслідків на автодорогах нашої держави.

Власенко Анастасія Володимирівна

студент 2 курсу юридичного факультету Донецького юридичного інституту МВС України

Лопатинська Ірина Сергіївна

доцент кафедри іноземних мов Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат педагогічних наук (науковий керівник)

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ БЕЗПЕКИ ДІТЕЙ НА ПРОЇЗНІЙ ЧАСТИНІ

Сучасний стан аварійності та тяжкість наслідків дорожньо-транспортних пригод за участю пішоходів потребують застосування раціональних пріоритетних заходів щодо підвищення безпеки дорожнього руху. Особливу увагу слід звернути на дорожньо-транспортні пригоди, в яких гинуть та травмуються діти. На жаль, проблема дитячого дорожньо-транспортного травматизму і досі залишається актуальною [1].

Багато вчених досліджують дане питання протягом багатьох років. Серед них Т. А. Алексєєва, О. С. Андрєєв, С. Г. Артамонова, Д. В. Архипов, Е. А. Павлова, Н. Д. Гусєйнов, М. К. Драгунський, Л. А. Мамонтов, Д. Л. Харинів.

Як вказують спеціалісти, головною причиною всіх нещасних випадків з дітьми на дорозі, є недотримання учасниками правил дорожнього руху, а також культури поведіння на дорозі. Це стосується як водіїв, так і пішоходів, зокрема дітей, які не можуть правильно орієнтуватися на проїзній частині. Це виражається в таких порушеннях, як:

- перехід дороги в невстановленому для того місці;
- ігнорування сигналу світлофора, який забороняє перехід дороги ;
- порушення правил управління велосипедами, мопедами тощо.

Якщо брати до уваги наше місто Кривий Ріг, то з початку поточного року на його території було зареєстровано 48 дорожньо-транспортних пригод за участі дітей, в яких 53 дитини отримали травми різноманітних ступенів тяжкості [2]. Схожа ситуація, на мою думку, відбувається й по всій Україні. Але цю проблему потрібно вирішувати.

В першу чергу потрібно розвивати почуття відповідальності на дорозі у маленьких пішоходів ще з дитячих садків. Влаштувати ігри спрямовані на засвоєння правил дорожнього руху, вчити як правильно переходити дорогу, на який колір, це необхідно відпрацьовувати до автоматизму.

По-друге, в середній та старшій школі, потрібно аналізувати і детально вивчати причини виникнення дорожньо-транспортних пригод, а не тільки фіксувати їх наслідки. Потрібно вказувати важливість взаємної поваги всіх учасників, всіх сторін дорожнього руху. В період навчання правильній поведінці на дорозі, слід не стільки домагатися від дітей повного засвоєння матеріалу, скільки формувати у них культуру безпечної поведінки на проїжджій частині все подальше життя [3]. Та попри бесіди з дітьми, також потрібно проводити інструктажі й серед водіїв. Тому що в половині випадків винними є саме водії.

Питання попередження проблеми дитячого дорожнього травматизму стала об'єднуючою між представниками поліції і працівниками освіти. Ще зовсім недавно кожна з названих структур вирішувала її власними методами.

Але в останні роки проявилася найбільш ефективна тенденція спільного співробітництва.

Отже, лише спільними зусиллями можна вирішити таку гостру проблему сьогодення, як дитячий дорожньо-транспортний травматизм.

Список використаних джерел:

1. Проблеми попередження дитячого травматизму на дорозі – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://miroraj.gov.ua/archives/17186>
2. С начала года в Кривом Роге в ДТП пострадали 53 ребенка – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.0564.ua/news/1447096>

Данилевська Юлія Олександрівна

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

ПРАВОПОРУШЕННЯ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ В КОНТЕКСТІ ЗАКОНОТВОРЧОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Закріплення в Кримінальному процесуальному кодексі України таких термінів як кримінальне правопорушення та кримінальний проступок, а також врегулювання особливостей порядку розслідування останніх, сприяло законопроектним ініціативам та активізації наукових пошуків у цій площині. Пропонуємо розглянути врегулювання кримінальної відповідальності за вчинення окремих діянь у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в проекті Закону України від 3 червня 2015 року (доопрацьований) № 2897 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо запровадження кримінальних проступків» (далі – проект Закону).

Безпека руху та експлуатація транспорту, як родовий об'єкт злочинів, розміщених у розділі XI Особливої частини КК України, включають досить

широке коло однорідних суспільних відносин, тому в доктрині кримінального права в межах родового об'єкту цієї групи злочинів, виділяють видові об'єкти. На нашу думку, найбільш прийнятною є така систематизація діянь у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту: злочини, що посягають на безпеку руху та експлуатацію залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. ст. 276 – 285 КК України), злочини, що посягають на безпеку руху та експлуатацію транспортних засобів (ст. ст. 286 – 290 КК України), інші злочини, що посягають на безпечну роботу транспорту (ст. ст. 291 – 292 КК України) [1, с. 110 – 111].

З урахуванням наведеного, розглянемо кримінально-правові норми, які описують злочини, що посягають на безпеку руху та експлуатацію транспортних засобів (ст. ст. 286 – 290 КК України), у проекті Закону.

До позитивних пропозицій у проекті Закону, безсумнівно, можна віднести диференціацію кримінальної відповідальності залежно від заподіяних наслідків: за випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287 КК України) та за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України). У чинній редакції в частинах перших вказаних статей кримінального закону передбачено відповідальність у випадку, якщо відповідні дії спричинили потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або його смерть.

У проекті закону запропоновано в частинах перших ст. 287 та ст. 288 КК України встановити відповідальність за відповідні діяння, якщо це спричинило значну шкоду здоров'ю людини (відповідно до п. 1 примітки розділу III «Кримінальне правопорушення, його види та стадії» Загальної частини КК України в проекті Закону, значною шкодою здоров'ю людини охоплюється заподіяння, в тому числі, одній, двом або більше особам середньої тяжкості тілесного ушкодження). У зв'язку з цим, переглянули і санкції норм, описаних в частинах перших цих статей. Так, за відповідні діяння запропоновано встановити покарання у виді обмеження волі на строк до трьох років (у чинній редакції –

до п'яти), позбавлення волі до двох років (у чинній редакції – до п'яти), додали покарання у виді арешту та службових обмежень, відповідно виключили з санкції ч. 1 ст. 287 КК України покарання у виді позбавлення права обіймати посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів, на строк до трьох років або без такого.

Отже, з одного боку, пом'якшення покарання у частинах перших ст. 287 та ст. 288 КК України в проекті Закону пов'язано з диференціацією кримінальної відповідальності за діяння залежно від спричинених наслідків. З іншого боку – простежується пом'якшення відповідальності за рахунок розширення кола основних покарань шляхом включення арешту та службових обмежень.

У частинах других статей, що розглядаються, пропонується встановити відповідальність за діяння, які потягли наслідки у виді тяжкого тілесного ушкодження або смерті потерпілого, які караються позбавленням волі на строк від трьох до шести років, а частини треті передбачають відповідальність за діяння, які спричинили смерть двох або більше осіб, що караються позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років. На нашу думку, запропонована у проекті Закону диференціація кримінальної відповідальності в вищенаведених нормах є слушною та обґрунтованою.

Проаналізувавши ст. 286 КК України в запропонованому до розгляду проекті Закону, можна зробити висновок про посилення відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. У санкції норми, описаної в ч. 1 ст. 286 КК України запропоновано додати покарання у виді позбавлення волі на строк до двох років та службових обмежень, при цьому з санкцій усіх трьох частин цієї статті виключено такий вид покарання як позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років або без такого.

Остання законодавча пропозиція видається спірною, оскільки у ч. 2 ст. 55 Загальної частини КК України проекту Закону позбавлення права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю як додаткове покарання за

злочини і проступки признається судом, незалежно від того, чи передбачене воно в санкції статті (санкції частини статті) Особливої частини КК України, коли з урахуванням характеру кримінального правопорушення, вчиненого за посадою або у зв'язку із *професійним* (курсив – Ю.Д.) заняттям певною діяльністю ... а також особи засудженого та інших обставин справи суд визнає за неможливе збереження за засудженим права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю. У п. 2 ч. 3 цієї статті такий вид покарання як керування транспортними засобами може бути призначене у разі систематичного порушення порядку користування цим правом за проступки на строк від трьох до п'яти років, а за злочини – від п'яти до десяти років.

Як бачимо, вказівка на професійне заняття певною діяльністю унеможливить застосування цього виду покарання до всіх інших категорій осіб, які керують транспортними засобами не у зв'язку з професійною діяльністю. А запровадження ще однієї нової вимоги – систематичності для застосування такого виду покарання як позбавлення права керування транспортними засобами без вказівки періоду для врахування такої систематичності не сприятиме однаковому застосуванню кримінального закону.

Посилення кримінальної відповідальності відбулося й за вчинення діянь, передбачених ч. 3 ст. 286 КК України проекту Закону, шляхом підвищення максимальної межі покарання у виді позбавлення волі до дванадцяти років (у чинній редакції – до десяти років). Так само можна вести мову про посилення кримінальної відповідальності в проекті Закону за незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України). З санкції ч. 1 цієї статті запропоновано виключити покарання у виді штрафу, натомість передбачити арешт.

Поряд із посиленням кримінальної відповідальності за вищенаведені злочини проти безпеки руху та експлуатації транспортних засобів у проекті Закону передбачено й пом'якшення відповідальності шляхом переведення такого злочину як знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів

транспортного засобу (ст. 290 КК України) до категорії кримінальних проступків, що в цілому, слід визнати доцільним.

З огляду на викладене, у проекті Закону одночасно простежуються тенденції як до посилення, так і до пом'якшення кримінальної відповідальності за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспортних засобів.

Список використаних джерел:

1. Кримінальне право (Особлива частина) : підручник / за ред. О.О. Дудорова, Є.О. Письменського. Т. 2. – Луганськ: видавництво «Елтон – 2», 2012. – 704 с.

Данилевський Андрій Олександрович

доцент кафедри кримінально-правових дисциплін та судових експертиз Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат юридичних наук, доцент

ОСОБА, ЯКА КЕРУЄ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ, ЯК СУБ'ЄКТ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Науково-технічний прогрес часто змінює уяву людей про звичні події та явища, змушує переглядати усталені визначення та терміни, в тому числі і закріплені в законі. У попередніх публікаціях ми зазначали, як прогрес наукової думки вплинув на визначення транспортного засобу як предмету правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху [1], а у цій роботі звернемо увагу на суб'єкта правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема визначенню такої категорії, як «особа, яка керує транспортним засобом».

Питанням визначення ознак суб'єктів правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху присвятили свої роботи В.Б. Авер'янов, Д.М. Бахрак, Ю.П. Битяк, Т.О. Коломоєць, В.К. Колпаков, А.Т. Комзюк, Я.В. Матвійчук, В.А. Мисливий, О.А. Ніколаєв, І.С. Печук, Є.О. Пилипенко,

Ю.М. Шемшученко, О.Н. Ярмиш, Р.В. Ярова та інші. Проте в цих роботах недостатньо уваги приділяється аналізу ознак такого суб'єкта як особа, яка керує транспортним засобом.

Метою цієї роботи є визначення поняття та ознак такого суб'єкта правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху як особа, яка керує транспортним засобом.

Особа, яка керує транспортним засобом, визначена як суб'єкт складу злочину, передбаченого у статті 286 КК України, а також правопорушень, передбачених у статтях 122, 123, 126, 130 тощо КУпАП. При цьому, чинне законодавство України не визначає, хто є особою, яка керує транспортним засобом.

Пленум Верховного Суду України у своїй постанові від 23.12.2005 № 14 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» суб'єктом злочину, передбаченого статтею 286 КК України є особа, яка керує транспортним засобом, незалежно від того, чи має вона на це право. За певних умов до відповідальності за цією статтею може бути притягнута особа, яка навчає водінню іншу особу і перебуває під час навчальної їзди поруч із учнем (майстер виробничого навчання, інструктор тощо). При цьому, керування транспортним засобом слід розуміти як виконання функцій водія під час руху такого засобу або інструктора-водія під час навчання учнів-водіїв, незалежно від того, керує особа транспортним засобом, який рухається своїм ходом чи за допомогою буксирування [2].

Намагання з'ясувати, які функції виконує водій транспортного засобу, приводять нас до Правил дорожнього руху, у яких визначається, що водій – це особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія (посвідчення тракториста-машиніста, тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом, тимчасовий талон на право керування транспортним засобом) відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керуванню

транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі [3]. Згідно Конвенції ООН про дорожній рух від 8 листопада 1968 року, водій означає будь-яку особу, яка керує транспортним засобом, автомобілем тощо (в тому числі велосипедом), або веде дорогами худобу, стадо упряжних або в'ючних тварин [4]. Схоже визначення наводить і О.А. Ніколаєв, який зазначає, що водій – це особа, яка фактично керує механічним чи не механічним транспортним засобом, або погонич тварин, який веде їх повід [5, с. 3].

Таким чином, особа, яка керує транспортним засобом – це водій, а водій – це особа, яка керує транспортним засобом. Коло замкнулося.

Разом з тим, у літературі справедливо зазначається, що на відміну від поняття «водій», поняття «особа, яка керує транспортним засобом» є значно ширшим, оскільки на відміну від поняття «водій», що охоплює лише ту категорію осіб, що має посвідчення водія, під поняття «особа, яка керує транспортним засобом» підпадають усі особи, що керують транспортними засобами, незалежно від того, чи є в них право на керування, чи ні [6, с. 226]. Р.В. Ярова справедливо відзначає, що для водія характерні також вікові (залежно від категорії транспортного засобу від 16 до 21 року) та медичні обмеження, за наявності яких особа не може бути допущена до керування транспортними засобами [7, с. 141]. Особа, яка керує транспортним засобом, таких обмежень не має. Разом з тим, на цю категорію суб'єктів розповсюджується вимоги до мінімального віку, з якого настає кримінальна чи адміністративна відповідальність (16 років).

Спроба розв'язати цю проблему шляхом законодавчого закріплення визначення керування транспортним засобом робиться у проекті Закону України «Про дорожній рух та його безпеку», де зазначається, що керування транспортним засобом – це вплив на органи керування транспортного засобу, що призводить до зміни його положення, напрямку та швидкості руху [8]. В цілому підтримуючи ідею роз'яснення змісту функції керування транспортним засобом, висловимо зауваження щодо змісту такого визначення. Так, науково-технічний прогрес обумовлює широке використання у сучасних транспортних

засобах систем допомоги водію у процесі керування транспортним засобом (системи автоматичного паркування, гальмування, утримання в межах смуги руху, адаптивний круїз-контроль тощо) аж до створення безпілотних автомобілів, які здатні пересуватись без участі водія. Такі розробки існують не тільки в інших державах, а й в Україні. Так, на базі армійського броньованого автомобіля КраЗ-Спартан створено автомобіль спеціального призначення «Безпілотний автомобіль КраЗ». Управління ним може здійснюватися за допомогою планшета, «розумної рукавички» або операторської станції на відстані до 50 км [9].

За таких умов водій безпосередньо не впливає на органи керування транспортним засобом, автомобіль сам змінює напрям руху, його швидкість та положення, а водій лише контролює процес руху і має можливість втручання у цей процес. Така саме ситуація і з особою, яка навчає водінню – безпосередній вплив на органи керування транспортним засобом здійснює учень, а інструктор лише контролює процес руху і має можливість втрутитись у цей процес.

Таким чином, особа, яка керує транспортним засобом, як суб'єкт правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху – це фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку, контролює процес руху транспортного засобу (незалежно від того, чи рухається він своїм ходом, чи за допомогою буксирування) і має можливість втручання у цей процес шляхом зміни напрямку або швидкості руху транспортного засобу.

Безумовно, таке визначення не претендує на остаточність, а є лише запрошенням до дискусії. Воно спрямовано на задоволення не технічних, а юридичних потреб. В той же час, вирішення цього питання дозволить уникнути проблем в процесі застосування відповідних правових норм.

Список використаних джерел:

1. Данилевський А. О. Транспортний засіб як предмет правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху / А. О. Данилевський // Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали XI Міжнародної науково-

практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 22 листопада 2016 року). – Кривий Ріг, 2017. – С. 59-62.

2. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 № 14 [Електронний ресурс] // Сайт «Законодавство України». – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05>.

3. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 [Електронний ресурс] // Сайт «Законодавство України». – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p/page>.

4. Про дорожній рух : Конвенція ООН від 8 листопада 1968 року [Електронний ресурс] // Сайт «Законодавство України». – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_041.

5. Ніколаєв О. А. Суб'єкти адміністративної відповідальності за вчинення проступків у сфері безпеки дорожнього руху / О. А. Ніколаєв // Часопис Академії адвокатури України. – 2012. – № 2. – С. 1-6.

6. Печук І. С. Кримінально-правова характеристика суб'єкта злочину в складі порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, в Україні / І. С. Печук // Право і суспільство. – 2015. – № 1. – С. 224-230.

7. Ярова Р. В. Водій автотранспортного засобу як спеціальний суб'єкт адміністративної відповідальності / Р. В. Ярова // Економіка та управління на транспорті. – 2015. – Вип. 1. – С. 136-143.

8. Про дорожній рух та його безпеку : проект Закону України від 26.09.2016 № 5184 [Електронний ресурс] // Офіційний веб-портал Верховної Ради України. – Режим доступу : <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=60111&pf35401=400876>.

9. Перший безпілотний КрАЗ – перший «розумний» український автомобіль [Електронний ресурс] // Сайт компанії «АвтоКрАЗ». – Режим доступу : <http://www.autokraz.com.ua/index.php/uk/novini-ta-media/news/item/2839-pershyi-bezpilotnyi-kraz-pershyi-rozumnyi-ukrainskyi-avtomobil>.

Іваніца Наталія Сергіївна

заступник директора з виховної роботи Криворізької загальноосвітньої школи I-III ступенів №36

ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРОФІЛАКТИКИ ДИТЯЧОГО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ В УКРАЇНІ

Дитячий дорожньо-транспортний травматизм є величезним підводним каменем в житті та не втрачає своєї актуальності. Різке зростання в останні роки автомобілізації міст породжує безліч проблем, серед яких дорожньо-транспортний травматизм все більш набуває характеру «національної катастрофи».

Попадання дитини в дорожньо-транспортну пригоду – завжди трагедія. Навіть якщо дитина залишилася живою і не отримав важку травму, сильне психологічне потрясіння може залишитися на все життя. Тому батьки і ми, педагоги, повинні вміти прогнозувати ймовірність нещасних випадків і аварій і робити все можливе для їх запобігання.

Українське законодавство є досить прогресивним в даному напрямку діяльності, але, на жаль, воно ще не є досконалим. Існує багато суспільних відносин, які досі не врегульовані на законодавчому рівні.

Особливостями правового регулювання профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму (надалі ДДТТ) в Україні є проведення аналізу розвитку нормативної бази щодо питань профілактики ДДТТ, реалізація безпечної участі дітей у дорожньому процесі, визначення прогалів у правовій

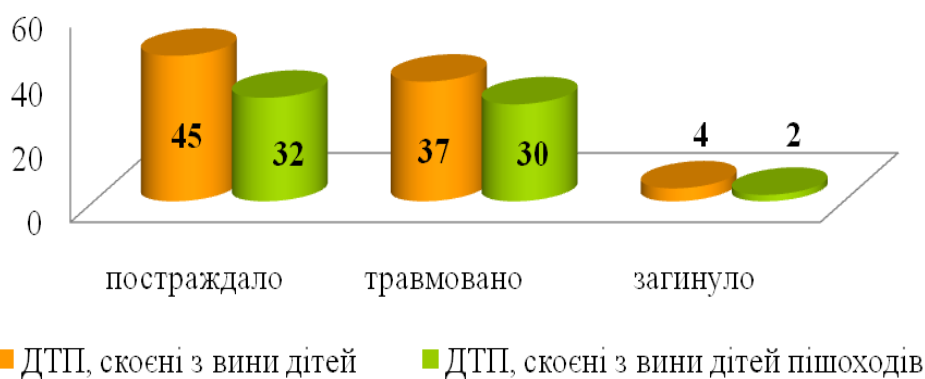
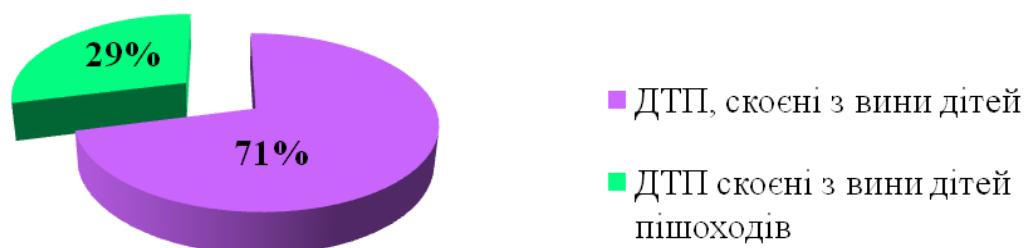
регламентації цих питань і визначення основних напрямів удосконалення правового забезпечення цієї діяльності.

Перспективи інтеграції України в ЄС висувають перед державою певні умови, серед яких – зниження аварійності на вулицях та дорогах країни, а також удосконалення нормативно-правової бази, приведення вітчизняних нормативно-правових актів у відповідність із міжнародними нормами та стандартами. Зокрема, це стосується забезпечення безпеки неповнолітніх громадян – майбутнього українського народу.

На жаль, на сьогодні кількість дорожньо-транспортних пригод (далі ДТП) за участю дітей і важкістю їх наслідків залишаються надзвичайно значними.

Згідно даних офіційного сайту Управління безпеки дорожнього руху збільшується кількість ДТП за участю дітей у Київській, Чернігівській та Тернопільській областях (діаграми 1, 2).

за період 01.01.2017 по 31.03.2017



Згідно статистики ГУНП в Дніпропетровській області за участю та вини дітей часто у ДТП попадають діти віком від 6 до 14 років, що становить 66% всіх ДТП.

Подібний стан цієї проблеми зумовлює необхідність постійного проведення профілактичних заходів щодо запобігання ДДТТ, удосконалення існуючих і пошуку новітніх заходів забезпечення безпеки дітей на дорогах і вулицях країни.

Слід зазначити, що у розумінні терміна «профілактика ДДТТ» як серед науковців-криміналістів, так і серед науковців-адміністративістів «профілактика» визначається як система заходів економічного, соціального, культурного, виховного та правового характеру, спрямованих на ліквідацію або зниження певних негативних явищ. У сфері дорожнього руху це буде система заходів, спрямованих на зниження рівня аварійності на автомобільних дорогах і вулицях, мінімізацію шкідливих наслідків ДТП, підвищення гарантій безпеки дорожнього руху.

Дослідники проблеми ДДТТ переважно приділяли увагу розгляду та вдосконаленню заходів виховного й організаційно-технічного характеру. Не применшуючи значення виховних, організаційних, технічних, культурних, економічних і соціальних напрямів профілактики ДДТТ, слід зазначити, що для підвищення ефективності та стабілізації цієї діяльності необхідно, щоб усі ці заходи здійснювалися в межах правової регламентації.

Враховуючи стан аварійності та негативні тенденції в її розвитку, зростання ДТП за участю дітей, питання профілактики ДДТТ вимагають постійного адміністративно-правового регулювання з боку держави. Недосконалість правового врегулювання питань, що розглядаються, а також питань забезпечення дорожнього руху (правове забезпечення) є одним з основних об'єктивних факторів, які детермінують ДДТТ.

Якісне адміністративно-правове регулювання будь-яких правовідносин у суспільстві повинно характеризуватися розмаїттям, масштабністю,

комплексністю, тісним взаємозв'язком із станом суспільства та процесами, що відбуваються в ньому.

Не повинні бути винятком і правовідносини у сфері профілактики ДДТТ.

Безперечним є той факт, що правове регулювання запобігання аварійності на автомобільному транспорті поширюється і на профілактику ДДТТ. Так, норми права, спрямовані на боротьбу з грубими порушеннями правил дорожнього руху водіями, вдосконалення та забезпечення безпеки пасажирських перевезень тощо однаково впливають і на суспільні відносини, що складаються у сфері забезпечення безпеки дітей у дорожньому процесі. Разом із тим правове регулювання попередження дитячої дорожньо-транспортної аварійності має свої особливості. Вони зумовлені такими обставинами:

- ✓ присутність особливого об'єкта профілактики впливу – поведінка неповнолітньої особи (віковий критерій), а також особливості пов'язаних із цим відносин. Причини дитячої дорожньо-транспортної аварійності багато в чому пов'язані з віковими особливостями зазначеної категорії учасників дорожнього руху, що, у свою чергу, визначає використання особливих форм і методів профілактики. Зокрема, у профілактиці ДДТТ повинні переважати методи переконання;

- ✓ суспільна необхідність у попередженні ДДТТ, що виявляється у двоєдиній меті: збереженні життя та здоров'я дітей, збереженні генофонду держави та забезпеченні безпеки дорожнього руху. Соціальна значущість цієї мети передбачає наявність і розвиток спеціальної (у сфері забезпечення БДР) системи управління процесом профілактики (попередження) ДДТТ;

- ✓ правове регулювання процесу попередження ДДТТ, що здійснюється державою.

Закон України «Про дорожній рух», інші законодавчі акти, як правило, визначають повноваження суб'єктів профілактичної діяльності лише загальною. Яким чином це повинно виконуватись на практиці, які саме заходи повинні вживатися та фінансуватися, законодавець не визначає. Тому основні правові

норми, що регулюють діяльність із профілактики ДДТТ та відносини щодо забезпечення безпеки дітей у дорожньому русі, містяться в підзаконних нормативних актах: Указах президента України, постановах, розпорядженнях КМУ, відомчих нормативних актах міністерств та відомств України, рішеннях місцевих органів самоврядування.

У літературі неодноразово наголошувалось на тому, що одним із принципів і недоліків системи нормативного регулювання суспільних відносин у сфері забезпечення БДР є те, що вони регламентуються багатьма актами різного рівня, не мають чіткого взаємозв'язку між собою, нерідко містять суперечливі вимоги. Якщо проаналізувати вітчизняні підзаконні адміністративно-правові акти щодо забезпечення безпеки дітей на дорогах та профілактики ДДТТ, то ми постанемо перед проблемою недостатньої правової регламентації та визначеності тих форм профілактичної діяльності, що маємо на сьогодні. Нечіткість окремих нормативних актів, відсутність визначення конкретних виконавців, їх обов'язків, джерел фінансування заходів і належного контролю виконання ускладнює їх тлумачення та виконання на практиці.

В тому, що в нашій країні відбуваються дорожньо-транспортні пригоди, під час яких страждають діти є провина дорослих, які не попередили, не навчили і не створили умови для безпеки неповнолітніх учасників дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. «Статистика аварійності в Україні за 3 місяці 2017 року». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua>.
2. Науково-практичний коментар до Закону України «Про дорожній рух»/ За ред. Тараненко С. М., Собакаря А.О. – Д., 2004. – 300с.
3. Веселов М. Ю. Проблеми правового регулювання профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні //ж. Підприємництво, господарство і право. – 2007р. – № 7. – С. 62-66.

4. Кібенюк Г. Дорожня «війна»: рикошет у бік дитинства // Іменем Закону. – 2006. – № 35. – С. 16-17.

5. Редзюк А.М. Державна концепція підвищення безпеки дорожнього руху в Україні: [проект] / А.М. Редзюк // Автошляховик України : наук.-вироб. журн. – 2006. – 1 (189). – С. 2-11.

6. Редзюк А.М. Державна концепція підвищення безпеки дорожнього руху в Україні : [проект] ; [продовження] / А.М. Редзюк // Автошляховик України : науково-виробничий журнал. – 2006. – 2 (190). – С. 6-14.

7. Рабийчук Э. Безопасность детей – в наших руках / Эмилия Рабийчук // Вестник Госавтоинспекции МВД Украины. – 2004. – № 1. – С. 13.

Кириченко Александр Анатольевич

заведуючий кафедрою правоведення Учебно-научного інститута історії, політології і права Николаевського національного університету імені В. А. Сухомлинського, доктор юридических наук, професор

ЗНАЧИМОСТЬ МЕЖДИСЦИПЛИНАРНОГО ВИДОВОГО ДЕЛЕНИЯ ОБЪЕКТИВНЫХ ИСТОЧНИКОВ АНТИДЕЛИКТНЫХ СВЕДЕНИЙ ДЛЯ РАЗРАБОТКИ МЕТОДИКИ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМ ДЕЯНИЯМ

Для разработки наиболее эффективной, рациональной и качественной криминалистической и ординстической методики противодействия различным видам и группам криминальных дорожно-транспортных деяний особую роль приобретает **новая доктрина междисциплинарного (криминалистического, ординстического, процедурного) деления объективных источников антиделиктных сведений**, которое А. С. Тунтула в развитие авторской позиции и позиции С. А. Кириченко предлагает представить в силу особенностей криминалистической, ординстической и процедурной работы с такого рода источниками в такой редакции:

1. Макрообъекты, т.е. трассосубстанции, документирование и иные действия по собиранию и личному исследованию которых, благодаря их обычным размерам и иным свойствам, главные субъекты антикриминального судопроизводства могут осуществить без применения увеличительных средств и без привлечения специальных знаний в форме экспертизы [1, с. 273].

2. Микрообъекты, т.е. трассосубстанции, которые невидимы невооруженным глазом человека в силу их незначительных размерных характеристик, по мере уменьшения которых они делятся на:

2.1. Максимикулообъекты, т.е. трассосубстанции, документирование и иные действия по собиранию и личному исследованию которых, несмотря на их незначительные размерные характеристики, главные субъекты перспективного Кодекса антикриминального судопроизводства Украины могут осуществить с помощью внелабораторной увеличительной техники, но без привлечения специальных знаний в форме экспертизы.

2.2. Ультрамикрообъекты, т.е. трассосубстанции, мизерные размерные характеристики которых обуславливают необходимость применения лабораторных увеличительных средств и привлечения специальных знаний в форме экспертизы.

2.3. Ультраобъекты, т.е. трассосубстанции, которые невидимы, учитывая еще более скудные размерные характеристики, даже в микроскоп, поэтому их исследование возможно лишь с помощью косвенных методов качественного или количественного анализа и с привлечением специальных знаний в форме экспертизы.

3. Параобъекты, т.е. трассосубстанции, имеющие опасные для здоровья или жизни человека свойства, а потому указанные действия в отношении них могут быть проведены только с привлечением специальных знаний в форме экспертизы [1, с. 274].

4. Латентнообъекты, т.е. трассосубстанции, которые невидимы не в силу их мизерных размерных характеристик, а по иным причинам: внепороговые яркостные, цветовые и иные характеристики этого объекта или его носителя,

скрытность за слоем другого вещества и т.п., что обуславливает необходимость привлечения специальных знаний в форме экспертизы) [1, с. 274-275; 2, с. 81].

После выполнения особенностей работы с каждым из них по Кодексу антикриминального судопроизводства Украины трассосубстанции должны приобщаться к антикриминальному делу в качестве макровещественных, микровещественных (максимикровещественных, ультрамикровещественных, ультравещественных), паравещественных и латентновещественных источников доказательств [1, с. 276; 2, с. 81-82].

Наряду с этим **новую доктрину сущностного видового деления антиделиктных следов** (любых материальных или идеальных изменений, процесс возникновения которых имеет значение для правильного разрешения определенного антикриминального дела либо противодействия конкретному криминальному правонарушению) **по характеру связи с деянием (событием, явлением) преступления**, значение которой для разработки наиболее эффективной, рациональной и качественной криминалистической и ординативной методики противодействия различным видам и группам криминальных дорожно-транспортных деяний также не следует недооценивать, А. С. Тунтула в развитие позиции С. А. Кириченко [3, с. 178-179] предлагает представить следующим образом:

1. Следы определенного следообразующего объекта - материальные или идеальные изменения в виде трасс, субстанций или обоих одновременно, возникшие в результате определенного воздействия или деяния конкретного объекта.

2. Следы деяния (события, явления) правонарушения - аналогичные материальные или идеальные изменения, которые возникли при подготовке или совершении деяния (события, явления) определенного криминального либо иного правонарушения или сокрытия такого рода изменений [1, с. 242].

3. Параследы деяния (события, явления) правонарушения - аналогичные материальные и идеальные изменения, процесс возникновения которых имеет иную, нежели причинная, связь с деянием (событием, явлением) определенного

кримінального либо иного правонарушення, его подготовки, совершения или сокрытия [1, с. 242-243].

4. Квасиследы деяния (события, явления) правонарушения - аналогичные материальные и идеальные изменения, процесс возникновения которых не имеет с этим деянием (событием, явлением) совсем никакой связи, однако тем самым такие изменения приобретают определенное значение для правильного разрешения антикриминального дела или для качественного, эффективного и рационального противодействия определенному криминальному либо иному правонарушению [1, с. 243; 2, с. 82].

Список использованных источников:

1. Кириченко А. А. Гипердоклад о более двухстах пятидесяти лучших доктринах и концепциях юриспруденции научной школы профессора Аланкира: коллективная монография / кол. авторов под науч. ред. А. А. Кириченко. – Второе издание. - Николаев: Ник. нац. ун-т им. В. А. Сухомлинского, 2015. – 1008 с.

2. Кириченко А. А. Курс лекций по спецкурсу «Инновационная процедура противодействия правонарушениям»: учеб. пособие / А. А. Кириченко, Ю. А. Ланцедова. – Николаев: ННУ имени В. А. Сухомлинского, 2016. – 112 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://librarymnu.kl.com.ua/prac_vycl.html <Институт історії та права> <№ 99>

3. Кириченко С. А. Сутність і класифікація доказів та їх джерел у кримінальному судочинстві: генеза і можливості удосконалення: дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.09 «Кримінальний процес і криміналістика; судова експертиза; оперативно-розшукова діяльність» / Сергій Анатолійович Кириченко; Класичний приватний університет. – Запоріжжя, 2009. – 221 с.

Когут Олександра Олександрівна

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

СТРУКТУРНО-КОМПОНЕНТНИЙ АНАЛІЗ ПСИХОЛОГІЧНИХ СКЛАДОВИХ ПРОФЕСІЙНОГО ВОДІЯ

Професійний водій – запорука безпеки дорожньо-транспортного руху та життя пішохода на дорозі. Професії пов'язані з управлінням транспортом психологи відносять до професій типу «людина-техніка» (Є.П. Клімов). Попри значну кількість досліджень правових аспектів дорожньо-транспортних пригод обрана тема є недостатньо висвітленою, зокрема її психологічний аспект. Структурними складовими людського фактору, що обумовлюють виникнення дорожньо-транспортних пригод, за А.А. Криловим та С.А. Манічевим, є: психобіологічні, психофізичні, психофізіологічні, психічні, соціально-психологічні [1, с. 480].

Психофізичними показниками професійного водія є:

1) точність психомоторної координація рухів та розвинуте кінестетичне сприйняття (вміння одночасно переключати педалі машини, важіль перемикачів передач швидкості, обертати кермом);

2) психомоторна реакція проявляється у швидкості і точності реакції на об'єкти, пов'язані з водінням транспортного засобу; водій повинен швидко реагувати в складних екстремальних ситуаціях (час реакції на візуальний сигнал), час реакції – проміжок часу від моменту пред'явлення подразника до початку реакції відповіді, передбаченої встановленою інструкцією; при складних реакціях, коли на подразники треба реагувати рухом – час реакції збільшується; у процесі водіння автомобілем час реакції збільшується, якщо на різні подразники доводиться реагувати кількома різними рухами;

3) стресостійкість: баланс нервових процесів – співвідношення між збудженням і гальмуванням; швидке перетворення позитивного подразника на

гальмівне і навпаки, швидке і легке формування як позитивних так і гальмівних умовних рефлексів, за І. Павловим [2, с. 75]; гучні шуми несприятливо впливають на організм водія і викликають неприємні слухові відчуття, при цьому знижується працездатність водія, він швидко втомлюється, знижується гострота зору, збільшується імовірність виникнення нервових захворювань (неврозів); втома – виснаження внутрішніх ресурсів організму, що позначається роботі водія; певні зміни позначаються на поведінковому, фізіологічному, психологічному рівнях; зменшується якість діяльності водія, сповільнюється динаміка нервових процесів, знижується чутливість функцій органів чуття, зменшується обсяг і швидкість переключення уваги, виникають труднощі у сприйманні, запам'ятовуванні, знижується продуктивність мислення, відчувається виснаженість, емоційний дискомфорт, головний чи інший біль. Значущість помилки допущеної водієм в умовах управління автомобілем враховується інженерними психологами при плануванні автомобіля.

Психофізіологічними показниками професійного водія є:

1) нормативне зорове, слухове, вібраційне сприйняття для оцінювання водієм навколишньої ситуації;

2) високий рівень об'єму зорового сприйняття (вміти утримувати до 4-8 сигналів, які одночасно потрапляють в зону бачення, обмежену кутом 10 градусів);

3) професійний водій повинен володіти навичками слідкування за візуальним сигналом; тому врахування часових та просторових характеристик зорового аналізатора при вирішенні задач організації інформаційного поля є важливим: щоб керувати автомобілем водій повинен отримувати інформацію про курс, швидкість руху автомобіля, рух пішоходів, сигнал світлофора, пішохідні доріжки та інші знаки руху на дорозі, рух машин навколо, декодування їх відображення через прибори відображення інформації (дзеркала та стрілочні прибори), їх переведення в уявлення реальних обставин.

Психічними показниками професійного водія є:

1) уважність та її властивості: стійкість уваги (тривалість збереження цілеспрямованої уваги на об'єктах, що надають інформацію водію для орієнтації у просторі), нормативні показники переключення уваги (від одного об'єкту на інший) та концентрації уваги (зосередження на дорозі, кермі, пішоходах та дорожніх знаках); швидкість переключення уваги – характеристика вольової або довільної уваги, за допомогою якої здійснюється регуляція активності, прогнозування, контроль і корекція водіння транспортом; у мінливому середовищі в умовах керування транспортним засобом важливу роль відіграє мимовільна увага, яка допомагає швидко та правильно зорієнтуватися водію; післядовільна увага потребує вольових зусиль для свого підтримання, її виникнення збільшує тривалість зосередження на керуванні авто, сприяє зменшенню втоми, підвищенню якості водіння [3, с. 589]; науковці дослідили, що при посиленні концентрації уваги пороги чуттєвості підвищуються; при посиленні вибірковості уваги скорочується об'єм уваги, увага зосереджується тільки на деталях необхідних для організації діяльності [3, с. 368].

2) оперативне мислення; розвинуте технічне і творче мислення та уявлення (для прийняття неординарного рішення в форс-мажорних обставинах);

3) високий рівень розвитку показників функціонування оперативної пам'яті (утримання в пам'яті важливих ситуативних одиниць водіння).

Соціально-психологічними показниками професійного водія є:

1) спостережливість (виокремлення нетипових ситуацій на дорозі);

2) розвинутий просторовий інтелект – розвиток просторових уявлень про просторові та просторово-часові властивості й відношення предметів дійсності: величину, форму, взаєморозміщення предметів, їх відносне переміщення тощо. водій повинен мати високий рівень розвитку просторових уявлень, зокрема вміння узагальнювати створені в уявленні просторові образи і відобразити їх в графічних формах (схемах і кресленнях);

3) відповідальність водія – внутрішня саморегуляція і самодетермінація зрілої особистості, опосередкована ціннісними орієнтаціями, виявляється в усвідомленні причин здійснюваних вчинків, їх наслідків, дотримуванні правил та правових норм дорожньо-транспортного руху.

4) стресостійкість емоційно-вольових реакцій: високий рівень розвитку таких якостей, як: самоопанування, наполегливість, рішучість. Емоції можуть сприяти діяльності водія, а можуть погіршувати її; емоції оператора в процесі виконання діяльності Столяренко Л.Д. розділив на:

а) емоції мотивів діяльності (позитивні – ідеали, відповідальність, почуття обов'язку та негативні – емоції настрою, емоції пізнання, емоції інтересів; соціально обумовлені – емоції примусу; особистісно обумовлені – емоції страху (оцінка загрозливих умов), емоції невідповідності рівня притягань, емоції настрою, емоції дисоціації мотивів;

б) емоції оцінки цілі діяльності – емоції обумовлені значимістю цілі, емоції близькості цілі, емоції визначеності цілі;

в) емоції процесу діяльності – емоції, обумовлені отримуваною інформацією; емоції прийняття рішення – емоції творчості, емоції ризику, емоції пошуку рішення; емоції реалізації рішення – емоції невизначеності успіху, емоції зміни алгоритму, емоції наближення до цілі, емоції наповнення; емоції пов'язані з особистісними факторами поведінки – емоції престижу, емоції суперництва, емоції рольових характеристик, емоції визнання, емоції оплати діяльності; емоції, пов'язані з впливом зовнішнього середовища – емоції небезпеки, емоції сприятливих умов [2, с. 576].

Адекватний емоційний стан забезпечує гнучкість мислення, інтуїції, покращує продуктивність мислення – швидкість виявлення і оцінки можливих планів рішення; швидше і яскравіше формуються поняття та судження, покращується оперативність переробки інформації – забезпечуються специфічні реакції регулювання фізіологічних та психічних функцій, спрямованих на керування автомобілем. В адекватному емоційному стані водій якісно здійснює аналіз характеристик власних емоційних факторів у відповідності до умов зовнішнього середовища і ситуації, швидкість і точність виконання діяльності збільшуються. Неадекватний емоційний стан водія

проявляється в напрузі, яка відволікає водія та впливає на погіршення уваги, свідомий контроль послаблюється, можуть проявлятися неусвідомлені поведінкові акти, порушується пам'ять, втрачається почуття часу, порушується формування понять та суджень, ускладнюється перебіг продуктивних процесів мислення, евристичні операції зазвичай зникають й замінюються виконанням шаблонних, стереотипних, складні емоційні ситуації підвищують рівень напруги та збільшують частоту серцевих скорочень.

Список використаних джерел:

1. Практикум по общей, экспериментальной и прикладной психологии / В.Д. Балин, В.К. Гайда, В.К. Гербачевский и др. Под общей ред. А.А. Крылова, С.А. Маничева. – 2-е изд., доп. и перед. – СПб.: Питер, 2007. – 560 с.
2. Психологічна енциклопедія / Автор-упорядник О.М. Степанов. – К. : «Академвидав», 2006. – 424 с. (Енциклопедія ерудита).
3. Столяренко Л.Д. / Основы психологии. – Ростов-на-Дону. : «Феникс», 1996. – 734 с.

Коллер Юрій Сергійович

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

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ СИСТЕМИ АВТОМАТИЧНОЇ ФІКСАЦІЇ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

Одним з основних завдань у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (далі – БДР) в Україні є зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму зі смертельними та іншими тяжкими наслідками. З метою вирішення зазначеної проблеми, вдосконалення відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та враховуючи позитивний досвід багатьох країн світу в Україні було

запроваджено автоматичну фото- та відеофіксацію низки порушень Правил дорожнього руху (далі – ПДР) [1].

Необхідно зазначити, що запровадження автоматичної фіксації порушень ПДР є не новим заходом для України, оскільки така система вперше була введена в дію в Україні у 2008 році, коли 24 вересня був прийнятий Закон України № 586-VI [2], яким було внесено зміни до чинного Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) [3] шляхом доповнення окремих норм, що в повсякденному житті отримали назву так званих «листів щастя». Проте, 22.12.2010 Конституційний суд України (далі – КСУ) своїм рішенням № 23-рп/2010 [4] визнав неконституційними положення цих норм у зв'язку з їх невідповідністю вимогам Конституції України [5].

Не дивлячись на це, питання щодо використання технічних засобів для автоматичної фіксації порушень ПДР в частині забезпечення дотримання цих правил учасниками дорожнього руху було проголошено одним із головних напрямів реалізації Стратегії підвищення рівня БДР в Україні на період до 2015 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України (далі – КМУ) від 25.05.2011 № 480-р [6]. Крім того, запровадження автоматизованих засобів контролю дорожнього руху та використання новітніх технічних засобів організації дорожнього руху було проголошено одним із основних шляхів реалізації Концепції Державної цільової програми підвищення рівня БДР в Україні на період до 2016 року, схваленої постановою КМУ від 08.08.2012 № 771 [7]. Проте, слід зауважити, що зазначена Концепція втратила чинність на підставі постанови КМУ від 05.03.2014 № 71 [8].

Спроба ввести в Україні автоматичну фото- і відеофіксацію правопорушень у сфері забезпечення БДР та закріпити зазначене питання на законодавчому рівні відбулася в 2014 році шляхом прийняття Закону України від 16.01.2014 № 723-VII [9]. Слід зазначити, що даний Закон був одним із так званих «Законів від 16 січня», «Диктаторських (драконівських) законів», які викликали суспільний резонанс і гостру критику, у зв'язку з чим вже 28.01.2014 Законом України № 732-VII [10] був визнаним таким, що втратив чинність

через те, що його прийняття Закону відбувалося з порушенням Конституції України, норм Регламенту Верховної Ради і процедур, без будь-якого обговорення і реального підрахунку голосів. Однак, у цьому ж році, відповідно до Стратегії розвитку ОВС України (далі – ОВС) та Концепції першочергових заходів реформування системи Міністерства внутрішніх справ (далі – МВС), затвердженими розпорядженням КМУ від 22.10.2014 № 1118-р, питання щодо впровадження автоматичної фіксації порушень у сфері БДР було задеклароване як один з першочергових заходів реформування ОВС України [11].

Саме зазначені Стратегія та Концепція стали відправною крапкою для прийняття Закону України від 02.07.2015 № 580-VIII «Про Національну поліцію», який закріпив положення щодо того, що: 1) поліція може застосовувати такі превентивні заходи як застосування технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису» (п. 9 ч. 1 ст. 31); 2) поліція для забезпечення публічної безпеки і порядку може закріплювати на форменому одязі, службових транспортних засобах, монтувати/розміщувати по зовнішньому периметру доріг і будівель автоматичну фото- і відеотехніку, а також використовувати інформацію, отриману із автоматичної фото- і відеотехніки, що знаходиться в чужому володінні, з метою: а) попередження, виявлення або фіксування правопорушення, охорони громадської безпеки та власності, забезпечення безпеки осіб; б) забезпечення дотримання ПДР (ст.40) [12].

Крім того, наказ МВС України від 02.07.2015 № 796 передбачив право працівникам патрульної служби МВС України використовувати технічні засоби та технічні прилади для виявлення і фіксації правопорушень відповідно до законодавства [13]. Окремо варто звернути увагу й на розпорядження КМУ від 22.10.2014 № 1113-р [14], згідно з яким МВС України було доручено забезпечити розроблення та внесення на розгляд КМУ проектів законів, зокрема, щодо запровадження автоматичної фіксації порушень ПДР [1].

На виконання положень вищезазначених розпоряджень КМУ від 22.10.2014 № 1113-р та № 1118-р був розроблений відповідний законопроект та

14.07.2015 Верховною Радою України прийнятий Закон України № 596-VIII [15], який набрав чинності 08.08.2015. Цим Законом унесено низку змін та доповнень до КУпАП [3] та Закону України «Про дорожній рух» [16]. Зокрема, Закон «Про дорожній рух» доповнено ст. 53-1, а КУпАП – ст. 14-2, згідно з положеннями яких відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення БДР, зафіксовані в автоматичному режимі (за допомогою технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку та / або відеозапис та функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах), несуть юридичні та фізичні особи, за якими зареєстровано транспортний засіб, з визнанням саме цих осіб суб'єктами правопорушень, передбачених ч.ч. 1-3 ст. 122 і ст. 123 КУпАП тощо.

Окрім цього, Положення про Департамент превентивної діяльності Національної поліції України (далі – НПУ), затверджене наказом НПУ від 27.11.2015 № 123, у розділі III закріпило функції цього Департаменту, зокрема, щодо: розроблення пропозицій щодо закріплення у відповідних нормативно-правових актах та технічній документації обов'язкових умов у галузі фіксації правопорушень у сфері БДР в автоматичному режимі щодо продукції, яка необхідна для потреб НПУ (п. 20); вивчення, аналізу і узагальнення результатів та ефективності фіксації правопорушень у сфері БДР в автоматичному режимі, інформування органів державної влади, органів місцевого самоврядування, а також громадськості про здійснення державної політики у сфері впровадження автоматичної фіксації правопорушень у сфері БДР (п. 21) [17]. Також, варто констатувати, що питання щодо фіксування порушень ПДР регламентовано у досі чинному наказі МВС України від 01.03.2010 № 33, який затвердив Перелік технічних засобів, що використовуються в підрозділах ДАІ МВС для виявлення та фіксування порушень ПДР [18].

Підсумовуючи, варто зробити висновок, що на сьогоднішній день питання щодо впровадження системи автоматичної фіксації правопорушень у сфері забезпечення БДР регулюються низкою законодавчих та інших нормативно-правових актів. Проте, аналіз цих актів дає підстави стверджувати,

що наразі: 1) відсутній ефективний порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення БДР, зафіксовані в автоматичному режимі; 2) невизначений правовий статус учасників цього провадження; 3) відсутні нормативно закріплені «Перелік технічних приладів та засобів автоматичної фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» та «Порядок функціонування технічних приладів та засобів автоматичної фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»; 4) Закон України «Про дорожній рух» [16] в повній мірі не відповідає вимогам сьогодення та сучасним реаліям, у зв'язку з чим вбачається доцільність прийняття Закону України «Про дорожній рух та його безпеку»; 5) відсутній єдиний нормативно-правовий акт, наприклад, Дорожній або Дорожньо-транспортний кодекс (за аналогією з розділами XVIII – XIX Митного кодексу України [19]), який би усунув протиріччя, що існують в чинному КУпАП та містив у собі всю систему норм права у сфері забезпечення БДР, зокрема: питання відповідальності за порушення у сфері БДР (у т.ч. зафіксовані в автоматичному режимі) тощо.

Список використаних джерел:

1. Правила дорожнього руху : постанова КМУ від 10.10.2001 № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – Ст. 1852.
2. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення БДР : Закон України від 24.09.2008 № 586-VI // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/586-17>.
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 № 8073-X // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.
4. Рішення Конституційного суду України від 22.12.2010 № 23-рп/2010 у справі за конституційним зверненням громадянина Багінського А.О. щодо офіційного тлумачення положень ч. 1 ст. 14-1 КУпАП (справа про

адміністративну відповідальність у сфері БДР) // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v023p710-10>.

5. Конституція України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.

6. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року : розпорядження КМУ від 25.05.2011 № 480-р // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/480-2011-p>.

7. Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня БДР в Україні на період до 2016 р. : постанова КМУ від 08.08.2012 № 771 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/771-2012-p>.

8. Деякі питання оптимізації державних цільових програм і національних проектів, економії бюджетних коштів та визнання такими, що втратили чинність, деяких актів КМУ : постанова КМУ від 05.03.2014 № 71 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/71-2014-p/para68#n68>.

9. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо відповідальності за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення БДР, зафіксовані в автоматичному режимі : Закон України від 16.01.2014 № 723-VII // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/723-18>.

10. Про визнання такими, що втратили чинність, деяких законів України : Закон України від 28.01.2014 № 732-VII // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/732-18/para2#n2>.

11. Питання реформування органів внутрішніх справ України : розпорядження КМУ від 22.10.2014 № 1118-р // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1118-2014-p>.

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

13. Про затвердження Положення про патрульну службу МВС : наказ МВС України від 02.07.2015 № 796 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0777-15>.

14. Про позбавлення підрозділів ДАІ функцій з надання адміністративних послуг, запровадження автоматичної фіксації порушень ПДР, надання патрульній службі міліції повноважень ДАІ із забезпечення БДР та контролю за дотриманням ПДР в населених пунктах : розпорядження КМУ від 22.10.2014 № 1113-р // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1113-2014-p>.

15. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення БДР : Закон України від 14.07.2015 № 596-VIII // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/596-19>.

16. Про дорожній рух : Закон України від 14.07.2015 № 596-VIII // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.

17. Про затвердження Положення про Департамент превентивної діяльності Національної поліції України : наказ Національної поліції України від 27.11.2015 № 123.

18. Про затвердження Переліку технічних засобів, що використовуються в підрозділах ДАІ МВС для виявлення та фіксування порушень ПДР : наказ МВС України від 01.03.2010 № 33 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z0262-10>.

19. Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 № 4495-VI // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.

Корягіна Анжела Миколаївна

доцент кафедри загальноправових дисциплін Київського національного торговельно-економічного університету, кандидат юридичних наук

ЗАПОБІГАННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИМ ПРИГОДАМ

Забезпечення безпеки дорожнього руху на сьогоднішній день є однією з найактуальніших соціально-економічних проблем держави. Високі темпи автомобілізації погіршують забезпечення безпеки дорожнього руху. Безумовно, транспорт в житті сучасного суспільства має величезне значення. Автомобіль перестав бути доступним обмеженому числу людей, і число володарів транспортних засобів щодня збільшується. Інфраструктура міст нашої країни, що не пристосована до такого автомобільного росту, не дозволяє в достатній мірі ефективно забезпечити захист учасників дорожнього руху від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків. Саме дана непристосованість (відсутність місць для стоянок, вузькі дороги, відсутність на дорожніх комунікаціях інформаційно-вказівних та попереджувальних знаків) створює умови і провокує водіїв на порушення правил дорожнього руху і згодом скоєння дорожньо-транспортної пригоди.

Створення ефективної системи попередження транспортної злочинності передбачає повне і всебічне вивчення як самої цієї злочинності, так і її причин і умов.

Так, основними причинами та умовами, що сприяють дорожньо-транспортним пригодам з вини водіїв, є: відсутність дисциплінованості, уважності, перевищення встановленої швидкості, керування транспортом у стані алкогольного та наркотичного сп'яніння, а також порушення правил маневрування та рядності. Слід враховувати, що діяльність щодо попередження дорожньо-транспортних пригод безпосередньо впливає на динаміку дорожньо-транспортних злочинів.

Так як межа між ними лежить в сфері наслідків, а порушення можуть бути абсолютно ідентичні, профілактична робота, яка спрямована на

попередження як дорожньо-транспортних злочинів, так і дорожньо-транспортних пригод, вважаємо, в цілому може бути якісно однорідна.

Під дорожньо-транспортним злочином слід розуміти протиправне суспільно небезпечне діяння, виражене в порушенні правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів, що призвело за собою з необережності наслідки, передбачені Кримінальним кодексом України.

Під попередженням злочинності в загальному вигляді слід розуміти багаторівневу систему заходів спрямовану: 1) на виявлення та усунення або послаблення і нейтралізацію причин злочинності, окремих її видів, а також умов; 2) виявлення і усунення ситуацій на певних територіях або в певному середовищі, безпосередньо мотивуючих або провокуючих вчинення злочинів; 3) виявлення в структурі населення груп підвищеного кримінального ризику і зниження цього ризику; 4) виявлення осіб, поведінка яких вказує на реальну можливість вчинення злочинів, і надання на них стримуючого і коригуючого впливу, а в разі необхідності – і на їх найближче оточення [1, с. 286-287].

Таким чином, попередження розглянутих злочинів виступає як якась система різних за своїм характером, змістом і сферою прояву заходів. Реалізація запобіжних заходів може бути здійснена на різних рівнях.

За рівнем попередження злочинності в кримінології виділяють: загальносоціальний, спеціально-кримінологічний та індивідуальний. Загальносоціальний рівень включає в себе діяльність держави і суспільства, їх інститутів, спрямовану на вирішення проблем, що виникають в різних сферах суспільного життя, в сфері економіки, політики, соціальній і культурній галузях. Загальносоціальні заходи профілактики пов'язані в основному з реалізацією планів соціального і економічного розвитку в області розробки і створення нових видів і типів транспортних засобів, будівництва транспортних комунікацій, підтримки на належному рівні транспортної інфраструктури, законодавчої регламентації.

Спеціальна (кримінологічна) профілактика пов'язана із здійсненням різних заходів серед осіб, які взаємодіють з транспортними засобами. До таких

заходів належать: контроль за дотриманням правил безпеки руху і експлуатації транспортних засобів, застосування санкцій до осіб, які порушили правила дорожнього руху і експлуатації транспортних засобів; виявлення та усунення факторів, що сприяють виникненню аварійних ситуацій; виховна робота з учасниками дорожнього руху та обслуговуючим персоналом.

Для спеціального попередження злочинних порушень необхідно приділяти особливу увагу ранній профілактиці щодо потенційних порушників. Наприклад, на поліцію покладені такі спеціальні заходи профілактики, як: регулювання руху транспорту і пішоходів; виявлення та припинення порушень правил дорожнього руху України; контроль за вмістом дорожньої мережі; нагляд за технічним станом транспорту; реєстрація та облік транспортних засобів; облік і аналіз дорожньо-транспортних пригод; виявлення причин і умов, що сприяють дорожньо-транспортній пригоді, і розробка профілактичних заходів; організація і проведення виховної роботи серед населення; забезпечення дорожніх комунікацій інформаційно-вказівними і попереджувальними знаками; надання сприяння в якісній підготовці водіїв та своєчасному підвищенні їх професійної кваліфікації, надання невідкладної допомоги потерпілим в дорожньо-транспортних пригодах і т. ін.

Попередження таких злочинів на індивідуальному рівні – це вплив на криміногенні чинники, здатні викликати вчинення даного злочину конкретною особою. Таким чином, профілактична діяльність на індивідуальному рівні здійснюється безпосередньо стосовно осіб, які вчинили транспортні злочини або схильних до їх вчинення. Величезна роль в сфері попередження дорожньо-транспортних злочинів належить формуванню менталітету водіїв в дусі неухильного дотримання правил дорожнього руху, громадянської свідомості, підвищенню рівня правосвідомості, оскільки це нерозривно пов'язане з відповідальністю і дисциплінованістю [2, с. 81].

Кримінологічне вивчення особистості злочинця, як відомо, здійснюється головним чином для виявлення і оцінки тих властивостей і рис, які породжують злочинну поведінку, з метою її профілактики. У цьому проявляється найтісніша єдність трьох кримінологічних проблем: особистості злочинця, причин і механізмів злочинної поведінки, профілактики злочинів. У наведеній тріаді

особистість злочинця є центральною в тому сенсі, що її криміногенні особливості первинні, так як виступають джерелом, суб'єктивною причиною злочинних дій, а тому саме вони, а не дії або поведінка повинні бути об'єктом профілактичних зусиль [3, с. 25].

Попередження дорожньо-транспортних злочинів є складовою частиною попередження пригод в цілому і має безпосередній зв'язок з профілактикою адміністративно караних проступків. Межа між злочином і подією і між злочином і проступком в сфері дорожнього руху дуже крихка.

Також у низці заходів попередження повинні бути розроблені і організаційні заходи: фінансування державою ремонту дорожніх покриттів, розробка і установка технічних засобів, спрямованих на зниження числа дорожньо-транспортних пригод в місцях найбільшої їх ймовірності: інформаційних табло, бар'єрних засобів біля дитячих установ в місцях найбільш частого порушення правил дорожнього руху [4, с. 17].

Суб'єктами попередження виступають державні органи, ЗМІ, організації та громадяни, які здійснюють на різних рівнях профілактичну діяльність. У попередженні дорожньо-транспортних злочинів основна і визначальна роль належить діяльності служб поліції. Публічні виступи співробітників поліції перед населенням з лекціями і бесідами з роз'яснення чинного законодавства про кримінальну відповідальність за дорожньо-транспортні злочини, на наш погляд, мають велике профілактичне значення.

З інших заходів, спрямованих на попередження необережних транспортних злочинів, можна назвати наступні: забезпечення безпечної експлуатації транспортних засобів, істотне поліпшення об'єктивних умов руху, зменшення числа криміногенних ситуацій, вдосконалення контролю за технічним станом транспортних засобів, підвищення рівня професійної підготовки працівників транспорту, а також водіїв індивідуальних транспортних засобів, вдосконалення нормативних актів, що регламентують адміністративну та кримінальну відповідальність за порушення правил дорожнього руху і експлуатації транспорту.

Профілактика дорожньо-транспортної злочинності повинна бути орієнтована на переважне попередження порушень правил безпеки руху та

експлуатації транспорту. У попередженні цих злочинів провідну роль покликані зіграти такі заходи, які б виключили саму можливість порушення правил безпеки, заходи, які зовсім не типові для профілактики умисних злочинів.

Список використаних джерел:

1. Криминология : учебник / под ред. В.Н. Кудрявцева, В.Е. Эминова. – М.: Норма, 2009. – 800 с.
2. Соляной А.В. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений // Человек: преступление и наказание. – 2010. – № 4 (71). – С. 80 – 82.
3. Антонян Ю.М. Психология преступления и наказания / Ю.М. Антонян, М.И. Еникеев, В.Е. Эминов. – М.: Пенатес-Пенаты, 2000. – 454 с.
4. Никитас Д.А. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений (криминологические и уголовно-правовые проблемы): дис. ... канд. юрид. наук.: 12.00.08 / Никитас Дмитрий Александрович. – М., 2006. – 240 с.

Куян Катерина Павлівна

*інспектор відділу профілактики дорожньо-транспортного травматизму
Управління превентивної діяльності ГУНП в Луганській області, старший
лейтенант поліції*

ДІЯЛЬНІСТЬ ВІДДІЛУ ПРОФІЛАКТИКИ ДОРОЖНЬО- ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ УПРАВЛІННЯ ПРЕВЕНТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ГУНП В ЛУГАНСЬКІЙ ОБЛАСТІ З ПОПЕРЕДЖЕННЯ АВАРІЙНОСТІ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

Всього на території Луганської області за 4 місяці поточного року зареєстровано 73 дорожньо-транспортні пригоди з потерпілими (2016 – 81 ДТП, -9,9%), в яких загинуло 5 осіб (2016 – 10, -50,0%) та травмовано 126 осіб (2016 – 117, + 7,7%).

На території обслуговування ВП ГУНП в Луганській області зареєстровано 31 ДТП з постраждалими (2016 – 46, -32,6%), загинуло 4 людини (2016 – 9, -55,6%) та травмовано 60 осіб (2016 – 71, -15,5%).

На території обслуговування УПП в містах Северодонецьку, Лисичанську та Рубіжному Департаменту патрульної поліції зареєстровано 42 ДТП з постраждалими (2016 – 35, + 20,0%), в яких 1 людина загинула (2016 – 1, 0,0%) і 66 травмовані (2016 – 46, + 43,5%).

Адміністративна практика:

З початку року співробітниками, які здійснюють дорожній нагляд, ВП ГУНП в Луганській області і роти № 3 (реагування ПП) БПОП ГУНП в Луганській області виявлено 9496 порушень правил дорожнього руху, з яких 343 – керування в нетверезому стані, 69 – порушення правил обгону, 39 – порушення правил проїзду перехресть, 842 – порушення вимог дорожніх знаків та розмітки, 3 - порушення правил проїзду залізничних переїздів, 2 – створення аварійної ситуації.

Нагляд за станом доріг і вулиць:

За 4 місяці поточного року співробітниками ВП ГУНП в Луганській області, реагуючи на незадовільний стан вулично-дорожньої мережі області, видано 235 приписів і вимог керівникам дорожніх, комунальних, залізничних та ін. організацій. До органів місцевого самоврядування та прокуратуру направлено 67 інформацій.

За 4 місяці 2017 року до адміністративної відповідальності за порушення при утриманні та ремонті вулично-дорожньої мережі області залучено 85 посадових осіб дорожніх та комунальних організацій.

Вжиті відповідні заходи щодо посилення контролю за виконанням термінів приписів (вимог), виданих посадовим особам і громадянам. За ст. 188-28 КУпАП (невиконання приписів) у т.ч. складено 23 адмінпротоколи.

Заходи зниження аварійності за 4 місяці 2017 року:

З метою забезпечення безпеки дорожнього руху щодоби задіюється 57 співробітників поліції.

Крім того, щодоби на стаціонарних постах несуть службу 10 співробітників роти № 3 (реагування патрульної поліції) БПОП ГУНП в Луганській області.

В цілому, з початку року на території області відповідно до доручення ГУНП в Луганській області від 12.04.2017 № 109 «Про активізацію роботи спрямованої на стабілізацію рівня аварійності на території області» з метою попередження ДТП на території Луганської області, зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму проведено 16 відпрацювань в районах області, в яких спостерігалось зростання кількості ДТП з постраждалими. Під час зазначених відпрацювань виявлено 365 порушення ПДР, в тому числі 13 водіїв відсторонені від управління транспортом в стані алкогольного сп'яніння.

Крім цього, за 4 місяці п.р. з метою зниження рівня аварійності на території області проведено цільові заходи під умовною назвою **«П'яний водій - злочинець!»**, під час яких виявлено 12 фактів керування транспортними засобами в стані алкогольного сп'яніння; **«Включи світло!»**, в ході яких виявлено 7 фактів керування транспортними засобами з несправними освітлювальними приладами, з яких 3 – з не працює лівою фарою в режимі ближнього світла, і 95 фактів руху транспортного засобу поза населеним пунктом без включених денних ходових вогнів або ближнього світла фар; 2 відпрацювання **«Пішохід!»**, В ході яких виявлено 218 фактів ненадання водіями переваги в русі пішоходам, і 438 фактів порушень ПДР пішоходами, з яких 410 – перехід проїжджої частини у невстановленому місці; заходи щодо посилення контролю за використанням на транспортних засобах спецсигналів, протягом проведення яких виявлено 21 факт ненадання водіями переваги в русі транспортним засобам з увімкненими спеціальними сигналами (щодо порушників винесено 21 постанову про накладення адміністративного стягнення у справі про адміністративне правопорушення за ч.3 ст. 122 КУпАП).

Також з 09 до 28 лютого 2017 року на території Луганської області було проведено комплекс оперативно-профілактичних заходів щодо стабілізації рівня аварійності. Протягом проведення заходів співробітниками підрозділів поліції області виявлено та припинено 2535 порушень Правил дорожнього руху, з яких 79 фактів керування транспортними засобами в стані алкогольного

сп'яніння, 69 фактів порушень експлуатації транспортних засобів, за яке передбачена адміністративна відповідальність за ч. 6 ст. 121 КУпАП, 89 фактів порушень ПДР перевізниками і 3 факти надання послуг з перевезення без відповідних ліцензійних документів (ст. 164 КУпАП).

В цілому за 4 місяці 2017 року припинено 9496 порушень ПДР, з яких:

- 343 – керування транспортними засобами у стані сп'яніння;
- 39 – порушення правил проїзду перехресть;
- 69 – порушень правил обгону;
- 842 – порушень дорожніх знаків і розмітки;
- 3 – порушення правил проїзду залізничних переїздів.

З метою недопущення ДТП через незадовільний утримання доріг і вулиць протягом 2017 видано 235 приписи дорожнім (комунальним) організаціям. З початку року 85 посадових осіб таких організацій притягнуто до адміністративної відповідальності.

Активізовано роботу з мас-медіа, з початку року для освітлення в ЗМІ підготовлено 352 тематичних матеріалу з питань безпеки дорожнього руху (аварійності, утримання доріг та вулиць і т.д.).

Ланцедова Юлія Олександрівна

доцент кафедри кримінального права та процесу Навчально-наукового юридичного інституту Національного авіаційного університету (м. Київ), кандидат юридичних наук

НОВА ДОКТРИНА ПРОЦЕДУРИ ПРОТИДІЇ КРИМІНАЛЬНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ ЯК ОСНОВА УДОСКОНАЛЕННЯ КРИМІНАЛЬНОЇ ПРОЦЕСУАЛЬНОЇ ПРОТИДІЇ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИМ ДІЯННЯМ

Найбільш ефективній, раціональній та якісній протидії дорожньо-транспортних діянь буде сприяти наступна авторська **новітня доктрина сутності, послідовності та інших закономірностей міждисциплінарної (ордистичної, криміналістичної: процесуальної, позапроцесуальної) роботи із**

суб'єктивними джерелами (особистісними джерелами, суб'єктивними документами) та об'єктивними джерелами (трасосубстанціями, суб'єктивними і змішаними документами) антиделіктних відомостей:

1. З'ясування сутності, послідовності та інших закономірностей роботи із об'єктивними і суб'єктивними джерелами антиделіктних відомостей.

2. Взаємопов'язане версіювання [висунення (побудова), аналіз, динамічний розвиток і перевірка версій], планування та організація цієї роботи із вказаними джерелами.

3. Встановлення об'єктивних і суб'єктивних джерел антиделіктних відомостей:

3.1. Залучення (рос. «вовлечение», а не «приобщение») особистісних джерел антиделіктних відомостей: 3.1.1. Пошук (ймовірно встановлення серед осіб тих з них, які можуть стати особистісним джерелом в контексті протидії конкретному правопорушенню). 3.1.2. Виявлення: 3.1.2.1. Констатація автентичності (встановлення наявності у ймовірного особистісного джерела його трьох базисних юридичних властивостей - антиделіктної значимості, осудності і свідомого стану). 3.1.2.2. Індивідуалізація (встановлення анкетних даних особистісного джерела). 3.1.3. Розшук (встановлення місця знаходження особистісного джерела із відомими анкетними даними). 3.1.4. Зустріч (будь-яка практична дія антиделіктолога чи особистісного джерела, яке може забезпечити в процесі спілкування або негласного контакту із особистісним джерелом отримання від нього антиделіктних відомостей: добровільна явка особистісного джерела, його привід, негласний контроль засобів зв'язку особистісного джерела та ін.).

3.2. Збирання суб'єктивних документів: 3.2.1. Пошук (ймовірно встановлення серед існуючого різноманіття документів того із них, який може стати суб'єктивним документом в контексті протидії певному правопорушенню). 3.2.2. Виявлення: 3.2.2.1. Констатація автентичності (встановлення таких ознак документа, за яким можна зробити висновок про наявність власне суб'єктивного документа і якого саме його виду: письмодокумента: рукописного, машинописного, друкарського; образодокумента: у вигляді чого саме, схеми, малюнка, художнього зображення, скульптури, карбування та ін.; фотодокументи

у вигляді, наприклад, фотографії рукописного тексту та ін.). 3.2.2.2. Індивідуалізація (встановлення тих ознак суб'єктивного документа, за якими його можна буде розпізнати серед різноманіття інших суб'єктивних документів, у тому числі того ж виду і сутності, коли відсутність достатньої кількості такого роду ознак примушує антиделіктолога вдатися до штучної індивідуалізації суб'єктивного документа за допомогою його упаковки в присутності понятих і, за наявності, інших учасників отримуючої процесуальної дії). 3.2.3. Розшук (встановлення місця знаходження суб'єктивного документа із відомими індивідуальними ознаками). 3.2.4. Прийняття (фактичний перехід суб'єктивного документа шляхом його виїмки із володіння фізичної або юридичної особи до антиделіктолога). 3.2.5. Закріплення (застосування таких фізичних та інших засобів, які повинні повністю виключити або хоча б гранично можливо мінімізувати подальше псування чи іншу неконтрольовану і небажану зміну суб'єктивного документа). 3.2.6. Вилучення (застосування таких технічних засобів і маніпуляцій із суб'єктивним документом, які дозволяють перевести його у володіння антиделіктолога, у тому числі в упаковці). 3.2.7. Упаковка (застосування таких технічних засобів і методів, які дозволяють у присутності понятих та, за наявності, інших учасників отримуючої процесуальної дії штучно індивідуалізувати суб'єктивний документ, виключити неконтрольоване проникнення до нього інших осіб, виключити або максимально мінімізувати порчу та іншу небажану і неконтрольовану зміну цього документа). 3.2.8. Зберігання (застосування таких технічних засобів і створення таких умов, які повинні виключити або максимально мінімізувати порчу і неконтрольовану і небажану зміну суб'єктивного документа). 3.2.9. Транспортування (застосування таких технічних засобів, які дозволяють безпечно і контрольоване переміщати суб'єктивний документ з одного місця в інше).

3.3. Збирання об'єктивних джерел антиделіктних відомостей: 3.3.1.

Збирання трасосубстанцій: 3.3.1.1. Пошук (ймовірне встановлення серед існуючого різноманіття матеріальних об'єктів тих з них, які є трасою та/чи субстанцією і можуть стати джерелом відомостей, значимих для ефективної та/чи раціональної та/або якісної протидії конкретному правопорушенню). 3.3.1.2. **Виявлення:** 3.3.1.2.1. Констатація автентичності (встановлення таких ознак

матеріального об'єкта, по яких можна зробити висновок про наявність субстанції або траси, в останньому випадку - якої саме траси: відбитка, діагностичного відображення, ситуаційного відображення). 3.3.1.2.2. Індивідуалізація (встановлення тих ознак зовнішньої будови трасосубстанції, за якими її можна буде розпізнати серед інших трас та/чи субстанцій, коли відсутність достатньої кількості такого роду ознак примушує антиделіктолога вдатися до штучної індивідуалізації трасосубстанції за допомогою її упаковки в присутності понятих та, за наявності, інших учасників отримуючої процесуальної дії). 3.3.1.2.3. Розшук (встановлення місця знаходження траси та/чи субстанції із відомими індивідуальними ознаками). 3.3.1.2.4. Прийняття (фактичний перехід траси та/чи субстанції допомогою її виїмки із володіння фізичної або юридичної особи у володіння антиделіктолога). 3.3.1.2.5. Закріплення (застосування таких фізичних та інших засобів, які повинні повністю виключити або хоча б гранично можливо мінімізувати подальше псування або іншу неконтрольовану і небажану зміну траси та/чи субстанції). 3.3.1.2.6. Вилучення (застосування таких технічних засобів і маніпуляцій із трасою та/чи субстанцією, які дозволяють її перенести на будь-якій іншій носій, в т. ч. в упаковку).

3.3.1.2.7. Упаковка (застосування таких технічних засобів і методів, які дозволяють у присутності понятих та, за наявності, інших учасників отримуючої процесуальної дії штучно індивідуалізувати трасу та/чи субстанцію, виключити неконтрольоване проникнення до неї інших осіб, виключити або максимально мінімізувати порчу та іншу небажану і неконтрольовану її зміну). 3.3.1.2.8. Зберігання (застосування таких технічних засобів і створення таких умов, які повинні виключити або максимально мінімізувати порчу і неконтрольовану і небажану зміну траси та/чи субстанції). 3.3.1.2.9. Транспортування (застосування таких технічних засобів, які дозволяють безпечно і контрольоване переміщати трасу та/чи субстанцію із одного місця в інше). 3.3.1.2.10. Отримання зразків траси та/чи субстанції для порівняльного її особистого або експертного дослідження.

3.3.2. Збирання об'єктивних документів (здійснюється аналогічно збиранню суб'єктивних документів).

3.4. Збирання змішаних джерел антиделіктних відомостей (здійснюється із дотриманням процедур збирання відповідних видів джерел антиделіктних

відомостей - суб'єктивних документів та/чи об'єктивних документів та/або змішаних документів та/чи трасосубстанцій).

4. Отримання антиделіктних відомостей про юридичний факт (зовнішній або внутрішній прояв ознак або властивостей людини та його дії або події чи явища, а також певного антиделіктного джерела: траси: відбитка, діагностичного відображення, ситуаційного відображення; субстанції; об'єктивного документа; суб'єктивного документа, змішаного документа) в цілому або про його окрему сторону шляхом проведення окремих отримуючих процесуальних чи позапроцесуальних дій або ординічних заходів чи їх комбінації: 4.1. Від особистісного джерела за допомогою: 4.1.1. Безпосереднього спілкування з ним. 4.1.2. Показань інших особистісних джерел. 4.1.3. Контролю засобів комунікації особистісного джерела, за винятком випадків вивчення суб'єктивних та змішаних документів. 4.1.4. Оцінки психофізіологічних реакцій особистісного джерела в процесі безпосереднього спілкування з ним та/чи спостереження за ним та ін. 4.2. Від траси та/чи субстанції за допомогою її особистого чи експертного дослідження, в тому числі й суб'єктивного, об'єктивного або змішаного документа як носія траси та/чи субстанції та/або власне документа як субстанції. 4.3. Від суб'єктивного документа за допомогою його експертного або особистого вивчення, в тому числі і в процесі контролю різного роду засобів комунікації особистісного джерела. 4.4. Від об'єктивного документа за допомогою його особистого чи експертного вивчення.

5. Оцінка антиделіктних відомостей (визначення через аналітичну діяльність або проведенням при необхідності отримуючих чи дотримуючих процесуальних або позапроцесуальних чи ординічних заходів або комбінації цих дій та/чи заходів значущості, законності, допустимості, доброякісності та достовірності такого роду відомостей, їх узгодженості та достатності в сукупності з іншими доказами для прийняття певного рішення у контексті протидії конкретному правопорушенню).

6. Використання антиделіктних відомостей: 6.1. Вибір доказових фактів, тобто обставин, що підлягають доказуванню в контексті прийняття проміжного або остаточного процесуального чи іншого рішення. 6.2. Групування доказів та інших видів антиделіктних відомостей в контексті обґрунтування певного

проміжного або остаточного процесуального чи іншого рішення. 6.3. Оперування антиделіктними відомостями при обґрунтуванні або спростуванні обставин базисного, спеціального або часткового предмета доказування в тому чи іншому виді судочинства та виділених доказових фактів як ланцюжка тез даного доказування. 6.4. Прийняття проміжного чи остаточного процесуального або іншого антиделіктного рішення в тому чи іншому виді судочинства.

7. Документування версіювання, планування, організації та обставин встановлення об'єктивних джерел (трасосубстанцій, об'єктивних документів) і суб'єктивних джерел (особистісних джерел, суб'єктивних документів, змішаних документів), процедури отримання від них антиделіктних відомостей, їх подання, оцінки та використання в антиделіктному доказуванні в тому чи іншому виді судочинства.

Лопатинська Ірина Сергіївна

доцент кафедри іноземних мов Донецького юридичного інституту МВС України, кандидат педагогічних наук

КОМУНІКАТИВНІ ОСОБЛИВОСТІ ІНСТРУКТОРА ПІД ЧАС ПІДГОТОВКИ ВОДІЯ-ЖІНКИ ДО КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

У нашій статті ми звертаємо увагу, що на сьогодні, серед водіїв достатня кількість жінок та не слід ставитися до водія-жінки транспортного засобу з якимось упередженням. Водії жіночої статі у плані професіоналізму та знання навичок водіння нічим не відрізняються від водіїв чоловічої статі. Більш того, часто жінки-водії відрізняються більшою уважністю, діловитістю й терплячістю. А на думку деяких автомобілістів, професійно-педагогічна підготовка жінок-водіїв іноді більш солідна та ґрунтовна.

З одного боку, навчання початківця водія-жінки азам водіння, навичок маневрування в різних і навіть у самих складних дорожніх ситуаціях, усунення можливих несправностей транспортного засобу під час поїздки – такі основні

задачі автомобільного інструктора, який є наставником новоявлених автомобілістів-жінок і який здійснює викладання техніки керування транспортним засобом в автомобільній школі. З іншого боку, автоінструктору необхідно знати про психологічні особливості діяльності водія-жінки, а саме такий стан як тривожність, який впринципі, властивий кожному суб'єктові, причому різного рівня вираженості.

У науковій літературі тривожність трактується, як індивідуально-психологічна особливість, яка виявляється у схильності людини до переживання стану тривоги при очікуванні несприятливого розвитку подій [2].

Кваліфікований автоінструктор має передбачати можливі негативні емоційні ситуації, що несподівано виникають під час навчання водінню, а це робота в умовах нав'язаного темпу при дефіциті часу, погана видимість та брак інформації про дорожню обстановку, незадовільний стан дороги, висока відповідальність тощо. У таких умовах водій вимушений тривалий час витримувати швидкість транспортного потоку, яка нерідко не відповідає рівневі його майстерності та психологічним особливостям.

Професійному автомобільному інструктору необхідно досконало оперувати як технікою управління транспортним засобом, так і гарними комунікативними навичками спілкування з початківцем водієм-жінкою, а саме це вміння використовувати різні механізми формування міжособистісних взаємин учасників педагогічного процесу, застосовувати техніку акторської майстерності, попереджувати і долати емоційні конфлікти, створювати комунікативн-сприятливу атмосферу під час занять.

Кваліфікований автоінструктор повинен бути стриманим настільки, щоб гранично дохідливо і вміло пояснити майбутньому водієві-жінці більшість аспектів поведінки водія при керуванні транспортним засобом. Автомобільний інструктор, який володіє вдумливістю і великим досвідом роботи, майстерно здатний виконати практично будь-який прийом, виконання якого він вимагає від учнів на навчальному маршруті. Крім того, такий інструктор на прикладі

покаже, як потрібно і як не потрібно поводитись в певних ситуаціях, що постійно виникають на дорозі.

Комунікативно досвідчений інструктор завжди вміє вникати в суть конфліктної ситуації, розуміє, що у відносинах з іншими учасниками руху (іншими водіями, пасажирями і пішоходами) слід вести себе максимально коректно і ввічливо, виховання у водія високої дисциплінованості грає величезну роль, яка полягає в акуратності при пересуванні, у появі ініціативи серйозної дорожньої ситуації, рішучості, виправданою сміливістю.

Таким чином, під час практичних занять між викладачем і учнем цілком може виникнути (але, на жаль, може і не виникнути) взаєморозуміння, яке сприяє зниженню негативних емоцій та тривожного стану, а також наступності водійського досвіду. Учень переймає від інструктора його стиль поведінки на дорозі та його стиль керування транспортним засобом. Навчаючи законослухняного водія, автоінструктор повинен сам подавати наочні приклади культурної поведінки на навчальному маршруті в процесі комунікації з учнем і в процесі пересування [1].

Зазначимо, що важливість роботи автоінструктора по водінню важко переоцінити, дже саме від автомобільного інструктора, який в автошколі викладає ази водіння, значною мірою залежить те, наскільки безпечно пересуватися на вітчизняних дорогах. І саме від роботи автоінструктора залежить поліпшення культури водіння автомобілів в країні.

Список використаних джерел:

1. Иванов В.Н. Наука безопасного управления автомобилем / В.Н. Иванов. – М.: "Издательство Астрель", 2004. – 141с.
2. Моисеев И.В. Введение в транспортную психологию: учеб. пособие. Моск. гос. архитектурно-строит. акад. / И.В. Моисеев. – 1996. – 115с.
3. Психологічна енциклопедія / О.М. Степанов.–К.: «АКАДЕМВИДАВ», 2006. – 449с.

Лук'янчиков Борис Євгенович

науковий співробітник першого науково-дослідного відділу науково-дослідної лабораторії криміналістичної та спеціальної техніки Державного науково-дослідного інституту Міністерства внутрішніх справ України, кандидат юридичних наук, доцент

Лук'янчикова Вікторія Євгенівна

науковий співробітник першого науково-дослідного відділу науково-дослідної лабораторії проблем правового та організаційного забезпечення діяльності Міністерства Державного науково-дослідного інституту Міністерства внутрішніх справ України

СУЧАСНІ ТЕХНІЧНІ ЗАСОБИ ПРИМУСОВОЇ ЗУПИНКИ АВТОМОБІЛІВ ПРАВОПОРУШНИКІВ

Забезпечення безпеки дорожнього руху є актуальною проблемою у світі в цілому, та зокрема в Україні. Вседозволеність, і зневага окремої категорії громадян до патрульної поліції призводить до зухвалого нехтування правилами дорожнього руху. Це, в свою чергу, сприяє зростанню жахливих аварій із тяжкими наслідками. Так, у 2015 році загальна кількість дорожньо-транспортних пригод (далі - ДТП) склала 138536, у них загинуло 4003 осіб та травмовано 31600, відповідно у 2016 приріст склав понад 20 тисяч і становить 158776, у них загинуло 3410 і травмовано 33613 особи [1].

Зрозуміло, успішність боротьби із правопорушеннями на дорогах нашої країни насамперед залежить від професійної майстерності поліцейських, та вмінням застосовувати спеціальні технічні засоби.

До однієї з ланок таких засобів, належать засоби примусової зупинки автотранспорту. Згідно з чинним законодавством всі засоби можна поділити на дві групи:

- засоби пасивної дії: (тимчасові знаки обмеження руху, світлофори, патрульний транспорт із увімкненими світловими маячками та пересічний транспорт, який використовується як бар'єр для перекриття руху на дорозі).

- засоби активної дії: вогнепальна табельна зброя, та засоби примусової зупинки механічного принципу дії, які призначені для пошкодження шин

шляхом проколу або розриву (радянський «Еж-М» «Діана» і. п.) закордонний винахід The Grapler [2] (який нагадує автомобіль павук із павутинням), пристрій кріпиться на передній частині поліцейського автомобіля, і при під'їзді до задніх коліс втікача намотується на них та блокує їх рух. Схожим за принципом дії, є Арізонський засіб «Pit-BUL», відміна в роботі полягає в тому, що дві міцні сітки із гачками, чіпляються за шини та накручуються на передні колеса і зупиняють автомобіль [3]. Цікавий пристрій запропонувала американська компанія ESA. Він має вигляд плоского диска начиненого м'якими щупальцями з електронним керуванням і називається SQUID [4]. Даний пристрій заздалегідь встановлюють на шляху автомобіля втікача і керують дистанційно. Першим кроком – щупальці за командою оператора вивільняються і намотуються на колеса автомобіля. Другим кроком, диск реагуючи на тепло двигуна присмоктується до днища транспортного засобу і вивільняє другу порцію щупалець, які обертаються навкруги усіх рухомих частин автомобіля і плавно блокують їх рух.

Ще одним різновидом являються електронні засоби, які впливають на електронні та електричні системи автомобілів. Принцип їх дії полягає у потужному електромагнітному імпульсі і тим самим виведенні з робочого стану систем живлення та електронного блоку керування автомобілем (далі ЕБУ). Наприклад, такий пристрій «Блискавка» було створено у дев'яностих роках в Україні та передано Сполученим Штатам Америки відповідно до договору [5].

Викладене дозволяє дійти висновку, що кожний з розглянутих засобів примусової зупинки транспортних засобів має окрім переваг і певні недоліки. Так, застосування табельної вогнепальної зброї один з найдешевших і найнебезпечніших способів, оскільки вимагає від поліцейських не аби якої влучності, а у противному випадку може позбавити життя як винуватця так і сторонніх осіб. Використання різноманітних загород шлагбаумів, так само як і зброї, може призвести до людських жертв і великих матеріальних витрат. Використання «сіток павутин» вимагає вмілого керування спеціальним транспортним засобом, оскільки вимагає наближення майже впритул до правопорушника, або створення умов за яких він (правопорушник) буде рухатись у заданому напрямі, до встановленої пастки. Таран патрульним

автомобілем, або взяття у коробочку можливе на невеликих швидкостях, і знов таки пов'язано із матеріальними збитками у разі пошкодження службових автомобілів. Слід враховувати і вагу службових автомобілів (Toyota prius), оскільки на відміну від американських патрульних автомобілів вони не обладнані спеціальним пристроєм для тарану і досить легкі, а менталітет наших співвітчизників говорить про неможливість просто здатися, вони будуть чинити опір до останнього. Отже, найкращими на даний час являються електронні засоби примусової зупинки автотранспорту. Вони вражають лише ЕБУ (електронну систему запалення, систему управління постачання двигуна паливом, або бортовий комп'ютер автомобіля.) Основне в цьому те, що непрацюючий двигун зупиняє транспортний засіб плавно без втрати керованості та зайвого ризику.

Список використаних джерел:

1. Управління безпеки дорожнього руху. Статистика аварійності в Україні. [Електронний ресурс] : – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>.
2. No-one can escape The GRAPPLER! Arizona man reveals ingenious James Bond-style invention to help police safely stop speeding cars. [Електронний ресурс] : – Режим доступу : <http://www.dailymail.co.uk/news/article-3907694/The-Grapppler-invention-help-police-safely-stop-high-speed-chases-revealed-Arizona-inventor-Leonard-Stock.html>
3. Американские полицейские будут ловить машины сетями. [Електронний ресурс] : – Режим доступу : <http://quto.ru/journal/events/36927/>.
4. У США створили унікальний пристрій для примусової зупинки машин. [Електронний ресурс] : – Режим доступу : <http://ua.drugasmuga.cjm/news/autoworld/6478.html>.
5. Украинские инженеры создали устройство для принудительной остановки автомобилей при преследовании их полицией. [Електронний ресурс] : – Режим доступу : http://autonon.ru/all/2ukrainskie_inzenery_sozdali.html.

Монастирський Юрій Анатолійович

завідувач кафедри автомобільного транспорту ДВНЗ «Криворізький національний університет», доктор технічних наук, професор

Бондар Ігор Вікторович

сервісний торгово-логістичний центр «БЕЛАЗ-Україна»

ВДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ПІДГОТОВКИ ОПЕРАТОРІВ КАР'ЄРНИХ АВТОСАМОСКИДІВ

Кар'єрний самоскид є транспортним засобом, призначеним для перевезення значних одиничних (від 30 до 450 т) порцій сипучих вантажів по спеціальним дорогам. Характерними особливостями таких машин є збільшені, порівняно з вантажними автомобілями, габаритні розміри, що зумовлює незвично високе місце розташування робочого місця водія – на рівні 3...5 м від поверхні дороги. Кар'єрні самоскиди вантажопідйомністю більше 80 т мають специфічну електромеханічну трансмісію, що вимагає наявності у операторів знань та умінь працювати з електрообладнанням високої напруги (понад 1000 В). Специфіка умов експлуатації у кар'єрі або на відвалі проявляється у розташуванні з однієї сторони дороги обриву глибиною від декількох десятків до декількох сотень метрів, а з іншої скального масиву такої ж висоти, що вимагає від оператора додаткових навичок водіння. Робота оператора в умовах гірничого виробництва вимагає також додаткових спеціальних знань з технології видобутку.

Кар'єрні автосамоскиди працюють в більш ніж 200 підприємствах гірничо-металургійної, будівельної, дорожньо-будівельної та інших галузях господарства. Автосамоскиди вантажопідйомністю 30 т експлуатуються на 90% підприємств, що мають кар'єрні автосамоскиди, 43% підприємств використовують машини вантажопідйомністю 40-45 т, на 3% підприємств експлуатуються 130-220-тонні машини.

Аналіз парку 30-тонних машин свідчить про те, що 72,4% підприємств мають у своїх парках до 10 машин, 88,8% – до 20 машин і 97,7% підприємств –

до 30 машин, тобто основна маса кар'єрних самоскидів зосереджена у невеликих парках. Парки машин класу 40-45 т більш чисельні: 65,7% підприємств мають до 10 машин, 81,4% підприємств – до 20 машин, 88,2% підприємств – до 30 машин, 95,1% підприємств – до 50 машин (76,7%). По парках кар'єрних самоскидів з гідромеханічною трансмісією 57,9% підприємств мають до 10 машин, 81,3% підприємств – до 20 машин, 90,2% підприємств – до 30 машин. Середня кількість самоскидів на підприємстві: вантажопідйомністю 30 т – 9,7 штуки, вантажопідйомністю 40-45 т – 12,9 штук, у середньому на підприємстві працює 14,3 автосамоскиди з гідромеханічною трансмісією. Окремо слід виділити 8 гірничо-збагачувальних комбінатів з видобутку залізної руди із парками в 30...50 машин вантажопідйомністю 130...220 т.

Відносно мала кількість кар'єрних самоскидів в автогосподарстві обумовлює необхідність частину робіт з їх технічного обслуговування та ремонту покладати на операторів, оскільки утримання додаткових робітників-ремонтників не завжди представляється можливим. Тобто оператор кар'єрного самоскида, крім спеціальних навичок водіння, повинний уміти проводити роботи по технічному сервісу своєї машини, а інженерно-технічні робітники підприємства повинні враховувати особливості експлуатації машин в кар'єрах. Таким чином, інженерно-технічним робітникам, слюсарям з ремонту та водіям кар'єрних автосамоскидів потрібно мати істотно більші знання, ніж їх колегам з автопідприємства що експлуатують автомобілі загального користування. Тому підготовка фахівців з експлуатації, обслуговування та ремонту кар'єрних автосамоскидів, а особливо операторів повинна виконуватися по спеціальних планах і програмах.

Самою головною проблемою підготовки операторів є відсутність типових (базових) навчальних планів і програм, чітких визначень і вимог до персоналу, що експлуатує і проводить технічний сервіс машин, бо в переліку робітничих професій не існує професія «Оператор кар'єрного самоскиду». На сьогодні підготовка операторів кар'єрних автосамоскидів здійснюється на курсах цільового призначення, а така форма підвищення кваліфікації абсолютно не

регламентується. Підприємства, що експлуатують кар'єрні самоскидів в Україні готують робітників, що експлуатують техніку вартістю від \$150 000 (самоскиди вантажопідйомністю до 30 т) до \$2 000 000 (самоскиди вантажопідйомністю до 220 т), використовуючи тільки виробничий досвід своїх інженерно-технічних фахівців, наявні в господарстві наробітки та досвід заводів-продуцентів.

Підвищення якості підготовки операторів кар'єрних автосамоскидів можливо при внесенні професії «Оператор кар'єрного автосамоскиду» в державний перелік професій з визначенням типових вимог до підготовки й атестації робітників.

Авторами були розроблені базові навчальні плани і програми підготовки операторів кар'єрних автосамоскидів, перепідготовки із автосамоскидів одного типу трансмісії на іншій для навчання на реальних машинах і на тренажерах.

Основна концепція планів полягає в проведенні теоретичного навчання протягом 72 – 190 год, ґрунтовного виробничого навчання (288 – 448 год.) і водіння протягом не менш 120 год. При обладнанні кар'єрних автосамоскидів сучасними системами автоматичного контролю завантаження та витрат палива (базова комплектація машин вантажопідйомністю більше 55 т) критерієм якісного водіння можуть бути результати роботи контролюючих систем. При цьому результати навчальної їзди повинні в кінцевому рахунку відповідати контрольним значенням по підприємству.

Виробниче навчання завершується проведенням підсумкових теоретичних занять і кваліфікаційною атестацією учнів комісією, очолюваної технічним керівником автотранспортного підрозділу підприємства за участю гірничотехнічного інспектора. На курси цільового призначення по вивченню будови, експлуатації і ремонту кар'єрних самоскидів зараховуються водії, що мають посвідчення на право керування вантажними автомобілями категорії «С», а навчання виконується стосовно до моделей, що експлуатуються на підприємстві.

ДВНЗ «Криворізький національний університет» займає особливе місце у підготовці фахівців-автомобілістів. У зв'язку з тим, що знаходиться у регіоні,

де зконцентровано до 30% чисельності кар'єрних автосамоскидів українських підприємств, при цьому на гірничо-збагачувальних комбінатах працюють до 85% найбільших в Україні самоскидів вантажопідйомністю 130...220 т. Географічне розташування та структура університету передбачає підготовку фахівців усіх рівнів зі спеціальною спрямованістю, особливо це відноситься до фахівців вищих рівнів.

Договори про співпрацю з представниками провідних світових виробників кар'єрних автосамоскидів ТОВ «Сервісний торгово-логістичний центр БЕЛАЗ Україна», який є власним атестованим суб'єктом товаропровідної мережі ВАТ «Білоруський автомобільний завод» щодо забезпечення технічного сервісу продукції, що випускається та ТОВ з П «Цеппелін Україна ТОВ» - ексклюзивний офіційний дилер на українському ринку компанії Caterpillar® дозволяє університету отримувати найновішу інформацію з заводів-виробників та передавати її студентам кваліфікаційних рівнів «молодший спеціаліст» – «бакалавр» – магістр» і слухачам курсів підвищення кваліфікації – інженерно-технічним працівникам гірничо-збагачувальних комбінатів. Для заводів-виробників співпраця з університетом дозволяє вирішувати одну з складових частин сервісного обслуговування своїх кар'єрних самоскидів – підготовку та перепідготовку кадрів з технічного сервісу.

Досвід підготовки інженерно-технічних кадрів і робітників для гірничо-збагачувальних комбінатів Кривбасу та обмін думками з фахівцями, що експлуатують, створюють і контролюють безпечну роботу кар'єрних самоскидів дозволяє вирішувати проблему підготовки кадрів на всіх рівнях підготовки фахівців – від робітника до магістра в регіоні.

Олейник Дмитро Анатолійович

заступник директора регіонального сервісного центру МВС України в Донецькій області

РЕЗУЛЬТАТИ ДІЯЛЬНОСТІ СЕРВІСНИХ ЦЕНТРІВ МВС УКРАЇНИ В ДОНЕЦЬКІЙ ОБЛАСТІ У ПЕРШОМУ КВАРТАЛІ 2017 РОКУ

З метою комфортного, зручного, якісного та швидкого обслуговування громадян з питань, які стосуються реєстрації (перереєстрації) транспортних засобів, видачі (обміну) посвідчень водія, в тому числі міжнародного зразка, видачі довідок про відсутність (наявність) судимості, видачі іншої спеціальної та бланкової продукції, надання довідкової інформації з цих питань по зразку Європейського стандарту тощо, в період з листопада 2015 року на території держави запроваджені та функціонують сервісні центри МВС.

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

Штатна чисельність працівників сервісних центрів Донецької області складає 125 працівників, в тому числі 39 працівників регіонального сервісного центру.

З початку року працівниками сервісних центрів регіону проведено реєстрацію 2026 транспортних засобів, в тому числі 1364 легкових автомобілі, 216 вантажних автомобілів, 45 автобусів (мікроавтобусів), 56 мотоциклів, 81 мопед, 1 трицикл, 231 причеп, 32 напівпричепи.

Видано 10008 свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів, 168 тимчасових реєстраційних талонів, 6042 посвідчення водія (в тому числі 72 посвідчення міжнародного зразка), прийнято 11426 теоретичних та практичних іспитів для отримання посвідчення водія, укладено 5169 договорів купівлі-продажу транспортних засобів. Також громадянам видано 3233 довідки про відсутність (наявність) судимості.

Разом з фахівцями експертної служби, які беруть участь у проведенні державної реєстрації (перереєстрації) транспортних засобів виявлено 12 транспортних засобів зі знищеними номерами вузлів та агрегатів транспортних засобів, 13 автомобілів, що знаходяться у розшуку, 2 двигуни у розшуку, 1 підроблене свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, 1 підроблене посвідчення водія, встановлено 5 осіб, які знаходяться у розшуку.

На території Донецької області працюють 65 учбових організацій по навчанню кандидатів у водії.

Перебувають на обліку 59 торговельних організацій, в тому числі 23 філії, що реалізують автотранспорт.

На території області зареєстровано 13 суб'єктів обов'язкового технічного контролю, які здійснюють перевірку технічного стану транспортних засобів. Вказаним суб'єктам видано 5500 бланків протоколів обов'язкового технічного контролю.

Перебувають на обліку 92 організації та установи, що займаються перевезенням небезпечних вантажів, в яких зареєстрований 381 транспортний засіб. Працівниками регіонального та територіальних сервісних центрів видано 95 свідоцтв про допуск зазначених транспортних засобів до перевезення небезпечних вантажів.

Також працівниками регіонального сервісного центру, після прийняття іспитів, видано 6 свідоцтв про навчання уповноважених з питань перевезення небезпечних вантажів та 41 ДОПНВ-свідоцтво про підготовку водіїв.

Керівництвом та працівниками сервісних центрів проведено 42 виступи на телеканалах, 29 виступів на радіоканалах, 1 брифінг, здійснено 3 прес-релізи та інтерв'ю, розміщено 8 статей у друкованих засобах масової інформації, оприлюднено 115 інформацій на власних інтернет-ресурсах (сайт РСЦ та сторінка Facebook), розповсюджено 20 інформацій в інших інтернет-виданнях.

З метою забезпечення комфортного, якісного та своєчасного обслуговування громадян, надання їм можливості отримати сервісні послуги за місцем мешкання, без переїзду до територіальних сервісних центрів, які знаходяться на видаленій відстані від великих міст регіону, на території держави запроваджено діяльність мобільних сервісних центрів.

Мобільні сервісні центри виїжджають до видалених місць та районів регіону згідно розробленого щомісячного графіку, який складається на підставі письмових заявок (листів), у тому числі за допомогою електронного або факсимільного зв'язку, від керівників органів місцевого самоврядування з проханням забезпечити виїзд МСЦ у той чи інший день, інформацією про кількість заявок від громадян на отримання послуг (із зазначенням назв послуг), підтвердженням готовності к підключенню до електромережі та мережі Інтернет.

Мобільний сервісний центр надає послуги громадянам у середу, четвер та п'ятницю, при цьому час роботи визначається залежно від відстані населеного пункту, до якого буде здійснено виїзд.

До функцій мобільного сервісного центру входить реєстрація (перереєстрація) транспортних засобів, заміна посвідчень водія, видача міжнародних посвідчень водія, прийом запитів на отримання довідок про відсутність (наявність) судимості.

Детальніша інформація про функціонування мобільного сервісного центру на території регіону розміщена на сайті РСЦ МВС в Донецькій області.

З початку квітня поточного року працівники мобільного сервісного центру здійснювали обслуговування громадян у смт. Мангуш, смт. Нікольське, м. Вугледар, м. Добропілля, м. Олександрівка, смт. Новолуганське, м. Сіверськ, м. Костянтинівка.

Керівництвом органів місцевого самоврядування області до Регіонального сервісного центру було надано заявки про надання 66 послуг громадянам, однак працівниками мобільного сервісного центру надано 177 послуг, при цьому здійснено 54 операції, пов'язаних з реєстрацією (перереєстрацією) транспортних засобів, 47 операцій, пов'язаних із заміною посвідчення водія, прийнято 76 запитів на отримання довідок про відсутність (наявність) судимості.

З метою подальшого вдосконалення системи сервісних центрів МВС, комфортного і якісного обслуговування громадян та надання послуг, в діяльність сервісних центрів Донецької області впроваджено позитивні інноваційні проекти.

За ініціативи керівництва РСЦ МВС в Донецькій області здійснений запуск нового виду зв'язку та засобу консультування громадян – через мобільний додаток Viber.

Починаючи з січня, з понеділка по п'ятницю, з 10:00 до 12:00 год. усі громадяни мають змогу отримати оперативну консультацію працівників регіонального сервісного центру з питань надання державних адміністративних послуг, які надають сервісні центри МВС. Питання адресуються повідомленнями на телефонний номер +38(050)7372156.

Також, у січні 2017 року з метою підняття іміджу МВС в очах суспільства, працівниками регіонального та територіальних сервісних центрів МВС в Донецькій області розпочата «Естафета добрих справ», у рамках якої відвідані дитячі будинки у м. Маріуполь, дитячий садок у м. Волноваха, ясла-садок для дітей із вадами зору у м. Бахмут, центр реабілітації інвалідів у м. Краматорськ, багатодітна родина у м. Покровськ. Вручені солодкі подарунки, речі першої необхідності, одяг, посуд, пристрій для стимуляції сітківки ока, спортивний килимок тощо.

Панченко Микола Анатолійович

старший інспектор з дорожнього нагляду Металургійного відділення поліції Криворізького відділу поліції ГУНП в Дніпропетровській області, полковник поліції

ДІЯЛЬНІСТЬ КРИВОРІЗЬКОГО ВІДДІЛУ ПОЛІЦІЇ

**ГУНП В ДНІПРОПЕТРОВСЬКІЙ ОБЛАСТІ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Дорожній нагляд сектору превенції Криворізького відділу поліції ГУНП в Дніпропетровській області здійснює роботу щодо забезпечення безпеки дорожнього руху на території обслуговування Криворізького ВП, а саме: міста Кривого Рогу, Криворізького та Широківського районів.

Аналіз аварійності на території Криворізького та Широківського районів свідчить про те, що кількість ДТП у 2016 році знизилась на 42% у порівнянні з 2015 роком.

Райони	2015	2016	Різниця
Криворізький	33-10-44	19-6-29	-14-4-15
Широківський	19-6-32	11-2-16	-8-4-16

За 4 місяці поточного року, у порівнянні із аналогічним періодом минулого року, на території вищезазначених районів, на жаль, спостерігається ріст аварійності, особливо за кількістю загиблих.

Райони	2016	2017	Різниця
Криворізький	3-0-6	6-1-11	+3+1+5
Широківський	1-0-2	4-2-3	+3+2+1

Супутньою причиною скоєння дорожньо-транспортних пригод є порушення правил утримання доріг та залізничних переїздів, при цьому основною причиною ДТП є особиста недисциплінованість учасників дорожнього руху, а саме – допущення водіями грубих порушень ПДР.

Так, 18.04.2017 року на залізничному переїзді перегону станції «Радущне – Апостолово», обладнаному дорожніми знаками, автоматичним світлофором та звуковою сигналізацією, водій легкового автомобіля, нехтуючи заборонним сигналом, виїхав на залізничну колію та допустив зіткнення із вантажним потягом. Внаслідок чого водія було травмовано, а пасажир загинула на місці ДТП.

Дорожнім наглядом сектору превенції Криворізького відділу поліції постійно відслідковується дорожньо-транспортна ситуація на залізничних переїздах, проводиться аналіз впроваджених заходів, направлених на забезпечення безпеки дорожнього руху на них.

Так і раніше мали місце факти ДТП на залізничних переїздах. Одним із таких випадків є пригода, що трапилась у 2011 році на 101 км перегону

«Верховцеве – Долинська», який належить Криворізькій дистанції колії Придніпровської залізниці.

19.10.2011 року близько 15-20 год. водій вантажного автомобіля ДАФ-95430 реєстр. номер АА 66-09 КР при русі через залізничний переїзд, виїхав на заборонний сигнал світлофору, прослідував переїзд без зупинки, допустив наїзди на шлагбауми та спричинив їх пошкодження, з місця пригоди зник. Лише завдяки різниці у часі в декілька секунд між проїздом автомобіля і залізничного потяга через переїзд, вдалося уникнути резонансної події – дорожньо-транспортної пригоди з важкими наслідками на залізничному переїзді.

Дана подія стала можливою незважаючи на те, що залізничний переїзд було обладнано переїзною сигналізацією, автоматичними шлагбаумами для перекриття всієї ширини проїзної частини, встановлено пристрої (камери) відеонагляду проїзної частини переїзду та автодороги з можливістю фіксації марки транспортного засобу, що порушує правила дорожнього руху, на під'їзних шляхах встановлені додаткові дорожні знаки 3.29 «Обмеження максимальної швидкості» та 3.34 «Зупинку заборонено».

Однак, вжитті заходи по приведенню експлуатаційного стану залізничного переїзду до вимог «Інструкції з улаштування та експлуатації залізничних переїздів» № ЦП 0174, безпеку дорожнього руху на ньому не гарантують, оскільки існує ряд умов, що сприяють вчиненню порушень правил дорожнього руху при проїзді транспортними засобами залізничного переїзду. Такими умовами є складні геометричні параметри ділянки вул. Нікопольське шосе на підходах до залізничного переїзду (заокруглення проїзної частини малого радіусу, наявність повздовжнього похилу), незабезпеченість нормативної видимості (100 м) сигналів світлофору переїзної сигналізації, а також виникнення снігового накату, ожеледі проїзної частини та настилу при несприятливих погодних умовах в осінньо-зимовий період року. Як наслідок, в результаті недооцінювання дорожньої обстановки водіями транспортних засобів, а іноді і халатності, на даному переїзді виникають факти порушень правил проїзду залізничних переїздів, при яких здійснюються наїзди на бруси шлагбаумів та їх пошкодження.

Враховуючи тяжкі наслідки від дорожньо-транспортних пригод на залізничних переїздах та досвід зарубіжних країн (наприклад, Німеччини), де перехрещення автомобільних доріг та залізничних колій, по яких здійснюють пасажирські перевезення, влаштовуються в різних рівнях за допомогою інженерних споруд, таких як: мости, шляхопроводи та тунелі, а всі інші залізничні переїзди облаштовуються загороджувальними бар'єрними пристроями, з метою вдосконалення нормативно-правового забезпечення, що стосується безпеки дорожнього руху, вважаю необхідним внести такі зміни до п.3.1.18 «Інструкції з улаштування та експлуатації залізничних переїздів» № ЦП 0174-07р.:

«При будівництві нових та реконструкції діючих залізничних ліній або переїздів, при потребі, можна встановлювати загороджувальні бар'єрні пристрої, які повинні разом зі шлагбаумом перекривати проїзну частину автодороги», при цьому виключити слова «при потребі можна встановлювати» та замінити на слова «необхідно встановлювати».

Впровадження вищезазначених змін сприятиме підвищенню рівня безпеки дорожнього руху, збереженню життя та здоров'я людей, забезпеченню гарантій конституційних прав та свобод громадян України.

Петухов Денис Олександрович

т.в.о. начальника Управління патрульної поліції у м. Дніпрі, капітан поліції

ДІЯЛЬНІСТЬ УПРАВЛІННЯ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У М. ДНІПРІ ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Досвід діяльності УПП у м. Дніпрі вже сягає майже півтора роки, цього часу не досить аби проаналізувати тенденцію в цілому, але можна сказати напевно, що дорога по місту цілодобово профілакується безпосередньою присутністю патрулів. Нажаль цього замало аби повністю уникати ДТП всіх видів і їх наслідків. Ми в свою чергу уважно відслідковуємо найбільш вразливі час та категорії пригод, потенційно ускладнені ділянки, вірогідні

категорії винуватців. Виходячи з аналізу влучно спрямовуємо розстановку сил екіпажів.

З початку року до 10.05.2017 на території в м. Дніпро було зафіксовано 2281 ДТП, з них: 20 (0,8%) з загиблими (загинуло 25 людей), 303 – (13,3%) з потерпілими (травмовано 359).

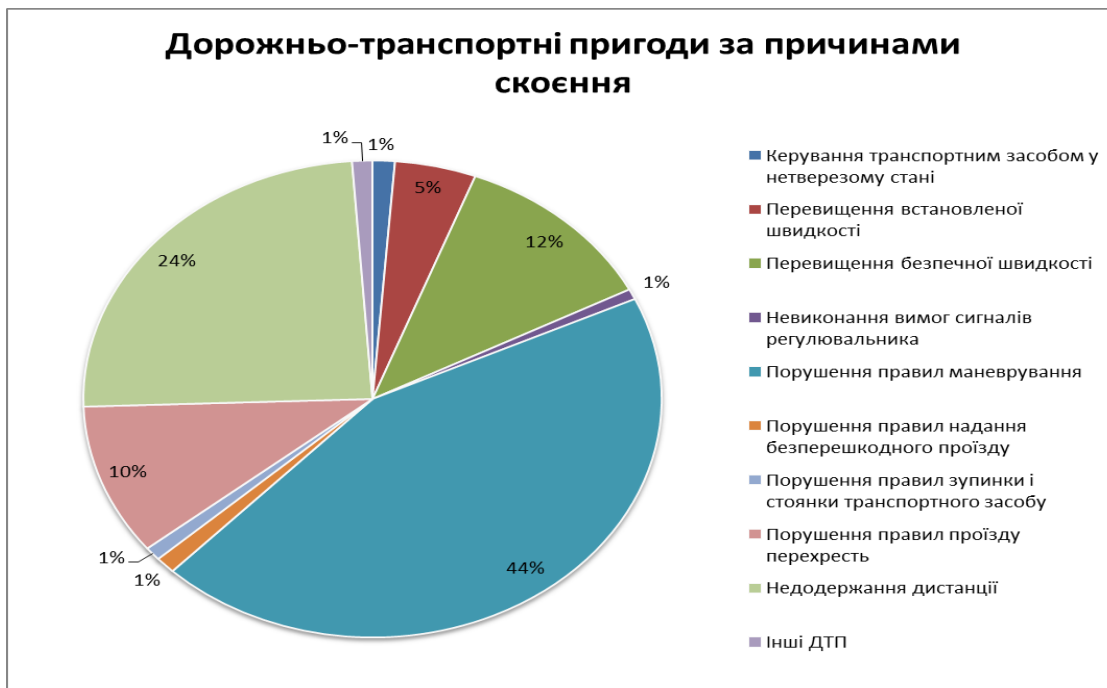
ДТП із тяжкими наслідками за 2017 рік:

02.02.2017 о 07:25 ДТП зі смертельним наслідком по вул. Криворізьке шосе, з боку вул. Поточна в напрямку вул. Київська, рухався автомобіль «ВАЗ-11183», який в районі АЗС «ОККО» виїхав на смугу зустрічного руху, де скоїв зіткнення з автомобілем «УАЗ-3163. В наслідок ДТП постраждало 7 осіб, троє загинули.

18.03.2017 05:18 ДТП сталося за участю 1-го автомобіля ШЕВРОЛЕ АВЕО д/з АЕ1939СН. Автомобіль рухався з ж.м. Перемога в сторону центра та не впоравшись з керуванням навпроти будинку 57А по вул. Січеславська Набережна допустив зіткнення з електроопорою. В результаті ДТП водій і 2 пасажери від отриманих травм померли на місці. В наслідок ДТП був один постраждалий, а 3 людини загинуло.

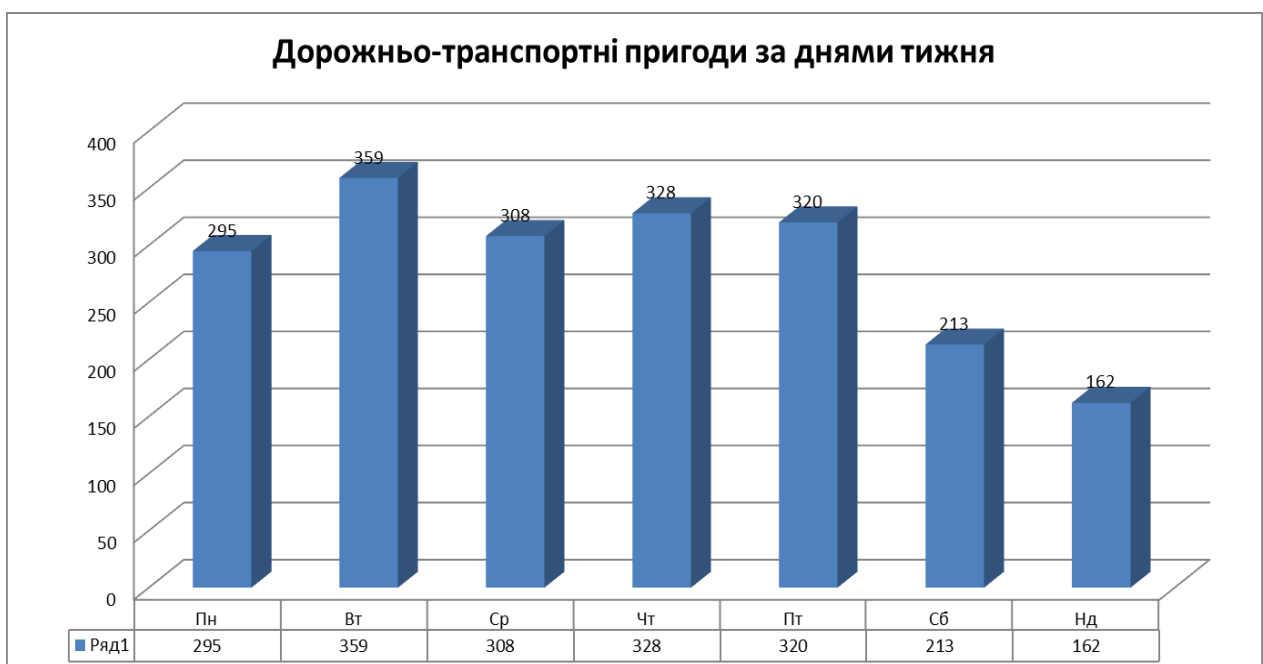
29.04.2017 о 18:00 на перехресті вул. Наб. Заводської і вул. Павлова трапилось зіткнення автомобіля ДЕО та автомобіля Форд Фокус а також автомобіля ГАЗ-3302, та автомобіля Опель Вектра. В наслідок ДТП було 5 постраждалих осіб.

Розподіл ДТП по видах відслідкувати складніше, бо первинна кваліфікація може набути змін під час оформлення та розгляду справи на місці, а ось вже основні показники причин скоєння всі зібрані і фіксуються та пропонуються у наведеній діаграмі.



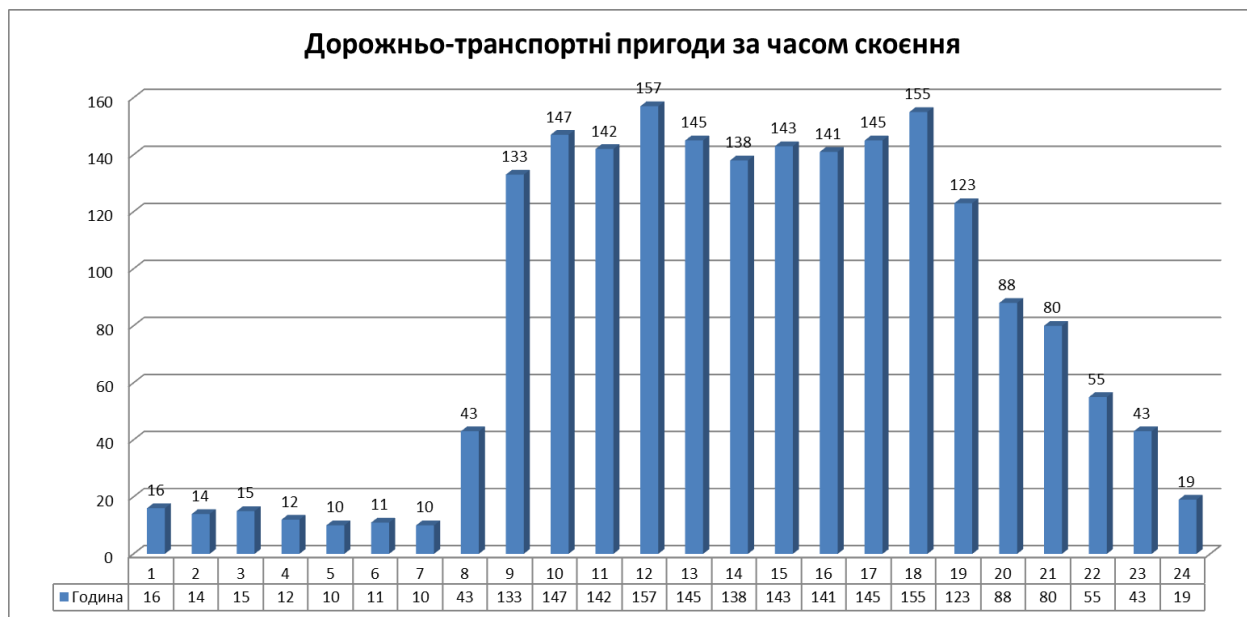
Аналіз аварійності на території м. Дніпро, показує що **найбільша кількість** ДТП була спричинена з **вини водіїв автотранспортних засобів**, найбільше через порушення правил маневрування, недотримання дистанції, та перевищення безпечної швидкості.

Аналіз по найбільшій «аварійності» за днями тижня:



Аналіз по найбільшій аварійності за днями тижня, **найбільше** дорожньо-транспортних пригод відслідковується по **вівторкам**, трохи менше по четвергам та п'ятницям. **Менше** ніж за всі дні ДТП трапляються у **неділю**.

Погодинна статистика ДТП за добу:



«Найаварійніші» години в які було скоєно ДТП, це звичайно з 9-ої ранку і до 20-ої вечора, але пікового показнику досягає обідній час о 12:00, та 18:00 безпосередньо кінець робочого дня.

Самими «аварійними» вулицями м. Дніпро:

Вулиця	Кількість ДТП
ПР. СЛОБОЖАНСЬКИЙ	88
ПР. БОГДАНА ХМЕЛЬНИЦЬКОГО	78
ПР. ДМИТРА ЯВОРНИЦЬКОГО	68
ВУЛ. ДОНЕЦЬКЕ ШОСЕ	60
ВУЛ. НАБЕРЕЖНА ЗАВОДСЬКА	59
ВУЛ. ЗАПОРІЗЬКЕ ШОСЕ	58
ПР. ОЛЕКСАНДРА ПОЛЯ	58
ВУЛ. НАБЕРЕЖНА ПЕРЕМОГИ	54
ВУЛ. СІЧЕСЛАВСЬКА НАБЕРЕЖНА	51
ВУЛ. ПАНІКАХИ	46

З початку 2017 року працівниками УПП виявлено більше 39000 порушень правил дорожнього руху, це більше майже на 13000, ніж за цей же проміжок попереднього року. Основні порушення наведені у таблиці нижче:

	з 17.01.2016 до 09.05.2016	З початку поточного року	Різниця
Всього порушень ПДР	26359	39073	+12714
Керування в стані сп'яніння	546	1236	+690
Створення аварійної обстановки	18	109	+91
Порушення правил проїзду перехресть, обгону, проїзду пішохідних переходів, зупинки та стоянки, проїзд на забороняючий сигнал світлофора	17938	22285	+4347
Порушення правил проїзду залізничних переїздів	126	271	+145
Порушення ПДР пішоходами	137	2686	+2549

ДТП за участю неповнолітніх:

УПП у м. Дніпрі завжди приділяє особливу увагу всім показникам стосовно неповнолітніх дітей. Тому вибірково за участі неповнолітніх дітей ми маємо такі показники з **01.01.2017 до 01.05.2017:**

Всього по м. Дніпро – 38, з них травмовано 44 дитини, загиблих немає.

Всі НЕ з вини дитини.

Переважає кількість потерпілих – діти-пішоходи.

За віком 6-14 років.

Підсумки:

Діяльність УПП у м. Дніпрі щодо запобігання дорожньо-транспортних пригод – це щоденна праця патрулів, зорієнтована на попередження причин ДТП. Відбувається постійна превенція, профілактика на дорожніх шляхах. На практиці безперервна співпраця та обмін інформацією з Департаментом благоустрою та інфраструктури Дніпровської міської ради, а також безпосередньо з Комунальним підприємством «Дніпродорсервіс» Дніпровської

міської ради, та з Комунальним підприємством Управління з ремонту та експлуатації автошляхів.

Кожному учаснику дорожнього руху варто пам'ятати, що попри безперервне несення служби патрульної поліції та інших допоміжних служб на дорозі, особиста дисциплінованість, та повага до інших учасників руху, а також неухильне дотримання правил дорожнього руху, є запорукою збереження власного здоров'я та попередження ймовірних неприємних наслідків.

Пилипенко Євгенія Олексіївна

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

ПАСАЖИР ЯК УЧАСНИК ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Відповідно до закону України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ, а також постанови Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» від 10 жовтня 2001 року № 1306, пасажир є учасником дорожнього руху.

Ст. 14 закону України «Про дорожній рух» визначає, що учасники дорожнього руху зобов'язані:

- знати і неухильно дотримуватись вимог закону України «Про дорожній рух», Правил дорожнього руху та інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху;

- створювати безпечні умови для дорожнього руху, не завдавати своїми діями або бездіяльністю шкоди підприємствам, установам, організаціям і громадянам;

- виконувати розпорядження органів державного нагляду та контролю щодо дотримання законодавства про дорожній рух;

- не створювати перешкод для проїзду спеціалізованого санітарного транспорту бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги, який рухається з включеними проблісковим маячком та спеціальним звуковим сигналом.

Учасники дорожнього руху мають право на:

- безпечні умови дорожнього руху, на відшкодування збитків, завданих внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху;

- вивчення норм і правил дорожнього руху;

- своєчасне забезпечення екстреною медичною допомогою;

- отримання від гідрометеорологічних, дорожніх, комунальних та інших організацій, а також відповідних підрозділів Національної поліції, військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України інформації про умови дорожнього руху.

Учасник дорожнього руху може оскаржити дію працівника відповідних підрозділів Національної поліції, військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України у разі порушення з його боку чинного законодавства.

Також, відповідно до ст. 18 «Основні обов'язки та права пасажирів» закону України «Про дорожній рух», пасажир при користуванні транспортним засобом має право на:

- безпечне перевезення себе і багажу;

- відшкодування заподіяних збитків;

- своєчасну і точну інформацію про умови і порядок руху.

Пасажир, як особа, що користується транспортним засобом, але не причетна до керування ним, зобов'язаний:

- здійснювати посадку в транспортний засіб лише із спеціального майданчика, а в разі його відсутності – з тротуару чи узбіччя;

- здійснювати посадку і висадку лише після повного припинення руху транспортного засобу;

- не відволікати увагу водія від керування транспортним засобом;

- під час руху на автомобілі, обладнаному ременями безпеки, бути пристебнутим, а на мотоциклі – в застебнутому мотошоломі.

Відповідно до Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» від 10 жовтня 2001 року № 1306, окрім вищезазначених обов'язків, пасажир повинен:

- не забруднювати проїзну частину та смугу відведення автомобільних доріг;

- не створювати своїми діями загрози безпеці дорожнього руху;

- відчиняти двері транспортного засобу, не переконавшись, що він зупинився біля тротуару, посадкового майданчика, краю проїзної частини чи на узбіччі;

- перешкоджати зачиненню дверей та використовувати для їзди підніжки і виступи транспортних засобів;

- під час руху стояти в кузові вантажного автомобіля, сидіти на бортах або в не обладнаному для сидіння місці.

У разі дорожньо-транспортної пригоди пасажир причетного до пригоди транспортного засобу повинен подати можливу допомогу потерпілим, повідомити про пригоду орган чи уповноважений підрозділ Національної поліції і перебувати на місці до прибуття поліцейських.

Список використаних джерел:

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

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

Пилипів Руслан Миронович

начальник сектору реагування патрульної поліції Рожнятівського відділення Калуського відділу ГУНП в Івано-Франківській області, здобувач аспірантури Львівського державного університету внутрішніх справ МВС України, майор поліції

ДЕЯКІ ПИТАННЯ УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Після реформування ОВС в нашій країні (ліквідація Державтоінспекції, створення Національної поліції) низка функцій з контролю за безпекою дорожнього руху (далі – БДР) сьогодні покладається на нові підрозділи патрульної поліції. Втім, забезпечення БДР є лише частиною діяльності вказаних підрозділів щодо надання поліцейських послуг у сферах забезпечення публічної безпеки і порядку, охорони прав і свобод людини тощо. При цьому адміністративно-правове регулювання діяльності патрульної поліції знаходиться в процесі становлення та не позбавлено деяких питань, які потрібно удосконалювати.

Серед основних напрямків, які на сьогодні заслуговують на увагу правознавців, фахівців у сфері правоохоронної діяльності слід назвати:

- профілактична діяльність патрульної поліції у сфері БДР;
- застосування поліцейських заходів працівниками патрульної поліцією під час забезпечення БДР;
- адміністративно-юрисдикційна діяльність патрульної поліції у сфері забезпечення БДР;
- засади та критерії оцінювання діяльності патрульної поліції щодо забезпечення безпеки учасників дорожнього руху та особистої безпеки з метою контролю її ефективності тощо.

Враховуючи практичну спрямованість такого заходу як проведення круглого столу, ми пропонуємо до уваги наукової спільноти та фахівців у галузі

забезпечення БДР наступні пропозиції щодо удосконалення правового забезпечення діяльності поліції у зазначеній сфері, які стали результатом нашого дисертаційного дослідження:

1) обґрунтовано доцільність законодавчого закріплення (у ст. 2 Закону України «Про Національну поліцію») «забезпечення безпеки дорожнього руху» як самостійного завдання поліції;

2) акцентовано увагу на необхідності визначення засад профілактичної діяльності поліції у сфері БДР на законодавчому рівні, у зв'язку з чим пропонується доповнити ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію» додатковими пунктами у такій редакції: «2-1) виявляє причини та умови, що сприяють скоєнню дорожньо-транспортних пригод, вживає у межах своєї компетенції заходів для їх усунення»; «10-1) організовує і здійснює серед населення роз'яснення законів, інших нормативних актів з питань забезпечення безпеки дорожнього руху, сприяє організації вивчення громадянами, особливо неповнолітніми ПДР, проводить інші профілактичні заходи у вказаній сфері»; «15-1) надає правову допомогу і необхідну інформацію про умови дорожнього руху його учасникам, особливо неповнолітнім, інвалідам, громадянам похилого віку»; «17-1) вживає разом з відповідними органами публічної адміністрації та організаціями заходів щодо запобігання дитячому дорожньо-транспортному травматизму та порушенням ПДР неповнолітніми»;

3) обґрунтовано необхідність внесення наступних змін до Закону України «Про Національну поліцію» у частині підстав та застосування поліцейських заходів, а саме:

- частину 1 ст. 35 (підстави для зупинки ТЗ) доповнити пунктом 3-1 наступного змісту: «якщо є інформація, що свідчить про керування транспортним засобом водієм у стані алкогольного, наркотичного сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, або особою, яка не має права керувати транспортним засобом відповідної категорії»;

- пункт 2 ч. 3 ст. 45 (гумові та пластикові кийки застосовуються для:) доповнити новими підпунктом такого змісту: *«примусового розбиття скла транспортного засобу, водій або інша особа, яка знаходиться у салоні цього транспортного засобу відмовляється виконувати законну вимогу поліцейського вийти з транспортного засобу або відчинити вікно»;*

- статтю 46 доповнити новою частиною наступного змісту: *«Поліцейський також може використати вогнепальну зброю як спеціальний засіб (руків'я пістолету або приклад автомату) без застосування кінетичної енергії набоїв для примусового розбиття скла транспортного засобу у разі відмови водія або іншої особи, що знаходиться у салоні цього транспортного засобу виконати законну вимогу поліцейського вийти з транспортного засобу або відчинити вікно. Використання поліцейським у такий спосіб зброї допускається лише після попередження про необхідність припинення протиправних дій і намір використання заходу примусу, визначеного цією частиною»;*

- доповнити Закон новою статтею 35-1 «Вимога залишатися у транспортному засобі після його зупинки поліцейським» у такій редакції: *«Поліцейський після зупинки транспортного засобу має, дотримуючись вимог особистої безпеки, підійти до цього транспортного засобу та вимагати від водія, а також інших пасажирів (за наявності) відкрити не менш ніж на дві третини вікно, увімкнути світло в салоні автомобіля (у темну пору доби), та не залишати транспортний засіб без конкретної на те команди поліцейського»;*

- повноваження поліції, передбачені у ст. 23 Закону, а також перелік превентивних поліцейських заходів, окреслених у ст. 31 Закону доцільно доповнити новим заходом – «перевірка дотримання вимог виконання ремонтно-будівельних та інших робіт в смузі відведення автомобільної дороги, вулиці та залізничного переїзду». Від так, до розділу V Закону слід включити нову статтю 37-1 «Перевірка дотримання вимог виконання ремонтно-будівельних та інших робіт в смузі відведення автомобільної дороги, вулиці та залізничного переїзду», яка буде передбачати повноваження поліції вимагати для перевірки

документи на проведення ремонтно-будівельних та інших робіт у межах ВДМ, а також припиняти їх у разі наявності порушень;

4) обґрунтовано необхідність внесення наступних змін до КУпАП у частині усунення прогалин в здійсненні адміністративно-юрисдикційної діяльності поліції, а саме:

- частину 4 ст. 258 доповнити реченням, що *«Положення цієї частини не розповсюджуються на випадки передбачені ч. 4 ст. 276 КУпАП»;*

- статтю 287 доповнити новою частиною наступного змісту: *«У разі встановлення порушень закону або необґрунтованого винесення постанови працівниками органів і підрозділів Національної поліції, які мають спеціальні звання вищестояща посадова особа може прийняти одне з рішень передбачених статтею 293 цього Кодексу незалежно від факту оскарження такої постанови іншими особами»;*

5) обґрунтовано необхідність внесення наступних змін до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі (затвердженої Наказом МВС України від 07.11.2015 р. № 1395), а саме:

- розділ III доповнити пунктом наступного змісту: *«У разі якщо особа, яка притягається до адміністративної відповідальності не володіє українською мовою (а посадова особа патрульної поліції не в змозі зробити кваліфікований переклад без залучення перекладача), або заявляє клопотання про бажання користуватися юридичною допомогою адвоката при розгляді справи постановою в справі про адміністративне правопорушення на місці його вчинення не виноситься, а складається протокол про адміністративне правопорушення, який у п'ятиденний строк надсилається до підрозділу патрульної поліції за місцем проживання (перебування) особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, з метою вжиття заходів щодо подальшого розгляду за участю перекладача або адвоката»;*

- пункт 5 розділу XIII доповнити реченням наступного змісту: *«У разі встановлення під час перевірки порушень закону або необґрунтованого*

винесення постанови про адміністративне правопорушення вищестояща посадова особа має прийняти одне з рішень передбачених статтею 293 КУпАП незалежно від факту оскарження такої постанови іншими особами».

Крім того, встановлена необхідність подальшої розробки та затвердження наказами Національної поліції: а) Рекомендацій щодо організації та порядку здійснення поточного контролю за несенням служби поліцейськими патрульної поліції; б) Наставови з організації та проведення профілактичної діяльності у сфері БДР підрозділами патрульної поліції.

Отже, вважаємо, що реалізація вказаних змін та доповнень до нормативно-правових актів сприятиме покращенню рівня адміністративно-правового регулювання діяльності патрульної поліції у сфері забезпечення БДР.

Пітух Юлія Юріївна

науковий співробітник відділу організації наукової роботи Донецького юридичного інституту МВС України, старший лейтенант поліції

**ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ У СФЕРІ МЕДИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Медичне забезпечення безпеки дорожнього руху – важливий напрям реалізації державної політики в сфері транспортної безпеки. Держава несе відповідальність перед суспільством за розв'язання нагальних проблем у галузі медичного забезпечення безпеки дорожнього руху, а тому регулює ці суспільні відносини, дбаючи про забезпечення конституційних прав і свобод людини та гідних умов її життя. Основною метою адміністративно-правового регулювання суспільних відносин в цій сфері є запобігання катастрофічним наслідкам дорожньо-транспортних пригод всіма органами державної влади, громадськими організаціями та громадянами України.

Адміністративно-правове регулювання визначається як система адміністративно-правових засобів, що впливають на суспільні відносини,

організують їх відповідно до завдань держави та суспільства. У той же час деякі адміністративісти використовують й інший підхід до визначення адміністративно-правового регулювання, звертаючи увагу на організаційні сторони діяльності компетентних державних органів та громадських організацій. Зокрема, Ю.О. Тихоміров розкриває зміст адміністративно-правового регулювання через поняття адміністративно-правового управління, до складових якого він відносить:

1) загальну систему державного управління у сфері, галузі, що включає до себе статус та функції спеціальних органів та інших органів, що діють у тій чи іншій сфері, галузі;

2) набір адміністративно-правових регуляторів, що є характерними для даної сфери, галузі;

3) комплект, стандарт необхідних правових актів та інших регулюючих документів;

4) державний контроль та нагляд;

5) низові організації – об'єкти управління;

6) інформаційне забезпечення;

7) участь громадян та їх об'єднань [1, с. 95].

Історично процес формування адміністративно-правового регулювання розпочався з появи нормативної адміністративно-правової регламентації, адміністративного законодавства та створення адміністративного права як відносно самостійної правової галузі. Поряд з новими суспільними відносинами, що потребують адміністративно-правового регулювання, безперервно трансформується і його нормативна основа, йде розвиток адміністративного законодавства і права, його інститутів, змісту адміністративно-правового регулювання. Варто зазначити, що правовому регулюванню медичного забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні буде присвячений наступний підрозділ нашого дослідження.

Також слід зазначити, що в адміністративно-правовому регулюванні взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху правові норми як

засоби регулювання функціонують у формі численних нормативно-правових актів. Ми погоджуємося з думкою переважної більшості науковців в цій галузі стосовно того, що розглядаючи ці нормативні джерела, доцільно розрізняти такі їх групи в залежності від обсягу регульованих ними правовідносин між суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху:

- загальні нормативно-правові акти, що встановлюють вихідні положення щодо організації дорожнього руху, забезпечення його безпеки та організації взаємодії суб'єктів цієї діяльності;

- програмно-цільові нормативно-правові акти, які у відповідності до вимог загальних нормативно-правових актів та з урахуванням фактичного стану автомобільної аварійності передбачають напрями розвитку та удосконалення організації взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху;

- спеціальні нормативно-правові акти, що визначають окремих суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, їх завдання, структуру, юридичні права та обов'язки, порядок взаємодії з іншими суб'єктами;

- інші спеціальні нормативно-правові акти, що конкретизують окремі положення правової організації взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху [1, с. 103].

У цій системі нормативно-правові акти, які визначають загальний зміст адміністративно-правового статусу окремих суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, безпосередньо створюють умови для дії інших нормативних актів, правових норм, що в них містяться. Так, саме ця група нормативних актів передбачає досить чітко зафіксовану конструкцію адміністративно-правового статусу окремого суб'єкта, завдяки якій упорядковуються всі правові норми, що входять до складу адміністративно-правового регулювання медичного забезпечення безпеки дорожнього руху, а тому так чи інакше визначають зміст статусу цього суб'єкта. В результаті виникають підстави для створення суб'єкта медичного забезпечення безпеки дорожнього руху у реальності та його участі в адміністративно-правових відносинах. Тому, на нашу думку, у моделі

адміністративно-правового регулювання взаємодії суб'єктів медичного забезпечення безпеки дорожнього руху зазначена група нормативно-правових актів повинна розглядатися як граничний елемент між адміністративно-правовими нормами та адміністративно-правовими відносинами.

Крім того, в науці виділяються також стадії механізму адміністративно-правового регулювання.

1. Регламентация суспільних відносин (розроблення та прийняття правових норм, які формулюють правила поведінки для учасників суспільних відносин). На цій стадії відбувається правотворча діяльність компетентних державних органів зі створення правових норм і нормативно-правових актів. В нашому випадку, це розроблення і прийняття законодавчих актів Верховною Радою України щодо удосконалення системи медичного забезпечення безпеки дорожнього руху; прийняття підзаконних нормативно-правових актів органами виконавчої влади тощо.

Як зазначає Л.І. Сопільник, на першій стадії механізму адміністративно-правового регулювання – у адміністративно-правових нормах – відбиваються ідеї з ефективної організації взаємодії суб'єктів медичного забезпечення безпеки дорожнього руху. Ідеальність положень, які містяться в адміністративно-правових нормах, з одного боку, обумовлює необхідність розгляду адміністративно-правового регулювання взаємодії суб'єктів медичного забезпечення безпеки дорожнього руху як ідеальні моделі. У той же час, у правових нормах ще під час їх створення закладаються не тільки власне ідеї, але й передбачаються певні засоби їх реалізації. Таким чином, вже на етапі регламентування взаємодії суб'єктів медичного забезпечення безпеки дорожнього руху модель адміністративно-правового регулювання дозволяє описати як ціннісну, так й інструментальну сторону права.

Адміністративно-правові норми у складі системи адміністративно-правового регулювання взаємодії суб'єктів медичного забезпечення безпеки дорожнього руху відіграють роль основи, фундаменту для інших елементів цієї системи. Саме в адміністративно-правових нормах закладається зміст

медичного забезпечення безпеки дорожнього руху як об'єкту правової охорони, конкретизуються напрями та відповідні засоби медичного забезпечення зниження рівня аварійності на дорогах, зниження тяжкості наслідків ДТП, визначаються суб'єкти цієї діяльності, їх права та обов'язки щодо медичного забезпечення безпеки дорожнього руху, встановлюється найбільш оптимальний з погляду безпеки дорожнього руху порядок взаємодії між такими суб'єктами права [1, с. 96].

2. Виникнення суб'єктивних прав та юридичних обов'язків. Тут відбувається процес переходу від загального до конкретного, від загальних приписів правових норм до конкретної моделі поведінки того чи іншого суб'єкта адміністративного права. Це виникнення самої ситуації, необхідної для застосування норм права щодо медичного забезпечення безпеки дорожнього руху: в нашому випадку може бути або дорожньо-транспортна пригода, або процес прийняття рішення щодо допуску кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів до керування автотранспортом.

3. Реалізація (фактичне використання) суб'єктивних прав та юридичних обов'язків. На цій стадії фактично втілюються в життя приписи норм адміністративного права в реальну поведінку того чи іншого суб'єкта адміністративного права. Тобто, це власне ті дії, які повинні виконуватися учасниками дорожнього руху з метою мінімізації наслідків травм, отриманих під час ДТП, посадовими особами під час прийняття рішення щодо допуску кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів до керування автотранспортом, а також виконання заходів з приводу медичного забезпечення профілактики ДТП.

Слід звернути увагу на те, що взагалі система управління безпекою дорожнього руху зазвичай складається з низки взаємопов'язаних державних суб'єктів різної галузевої належності та підпорядкування. Вона є динамічною, оскільки націленість на запобігання аварійності на автомобільних дорогах і мінімізацію соціально-економічних збитків від дорожньо-транспортних пригод зумовлює постійне її вдосконалення та пошук інноваційних підходів до

вирішення актуальних проблем [2, с. 17-18]. Систему управління медичним забезпеченням безпеки дорожнього руху можна представити на таких рівнях: а) найвищий рівень – це Верховна Рада України та Президент України, тобто ті органи, які забезпечують регулювання за допомогою законодавчих актів; б) вищий – органи виконавчої влади, Кабінет Міністрів України, Міністерство внутрішніх справ, Міністерство охорони здоров'я, Державна служба з надзвичайних ситуацій тощо, тобто ті органи, які приймають підзаконні нормативно-правові акти для регулювання медичного забезпечення безпеки дорожнього руху; в) середній рівень – відомства та управління в міністерствах, які за допомогою внутрішніх та міжгалузевих наказів та інструкцій керують безпосередньо виконавцями – так би мовити «регуляторами» медичного забезпечення безпеки дорожнього руху; г) нижчий рівень – відділи та посадові особи, функціональні обов'язки яких безпосередньо передбачають виконання управлінських функцій з медичного забезпечення безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел:

1. Сопільник Л.І. Адміністративно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні : монографія / Л.І. Сопільник. – Х.: Золота миля, 2012. – 390 с.
2. Проневич О.С. Європейська правова парадигма забезпечення безпеки дорожнього руху / О.С. Проневич // Матеріали III міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми підвищення рівня безпеки, комфорту та культури дорожнього руху» (м. Харків, 16-17 квіт. 2013 р.) – Харків, 2013. – с. 17-18.

Рижакова Дар`я Олександрівна

курсант 1 курсу факультету підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Червінчук Андрій Васильович

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

ВПЛИВ АЛКОГОЛЮ, НАРКОТИКІВ ТА ПСИХОТРОПНИХ РЕЧОВИН НА БЕЗПЕЧНЕ КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

В діяльності людини значна кількість аварій і травм виникає внаслідок вживання водіями наркотичних, алкогольних та психотропних речовин. Не оминула ця проблема й сфери дорожнього руху.

В системі «автомобіль – водій – дорога» слабкою ланкою є людина. Через помилки водіїв і порушень ними Правил дорожнього руху стається найбільше дорожньо-транспортних пригод.

Законодавством України чітко визначено, що водій зобов'язаний не допускати випадків керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також не передавати керування транспортним засобом особі, яка перебуває в такому стані або під впливом таких препаратів (ст. 16 Закону України «Про дорожній рух») [1]. Однак, згідно зі статистикою аварійності за 12 місяців 2016 року, яку оприлюднило Управління безпеки дорожнього руху Національної поліції України, майже кожна п'ятнадцята ДТП відбувається через керування транспортним засобом у нетверезому стані. Воно стало причиною 1892 дорожньо-транспортних пригод у яких 223 людини загинуло та 2559 травмовано [2].

Алкоголь та наркотики вбивають в людині здатність ясно мислити та безпечно керувати транспортним засобом і є однією з головних причин більшості аварій з летальним результатом.

Алкогoльнe сп'яніння – це поєднання неврологічних, вегетативних і психічних розладів, які виникають внаслідок прийому спиртних напоїв.

Передусім алкоголь діє на процеси збудження і гальмування в нервових клітинах: він може змінювати співвідношення між активністю мозкових центрів задоволення (насолюди) і незадоволення. Стимуляція центрів задоволення викликає у людини приємні емоції, а стимуляція центрів незадоволення – появу остраху, неспокою, тривоги [3], що значно впливає на керування автомобілю та спричиняє дорожньо-транспортні пригоди.

Алкогoльні напої значно знижають усі фактори, які повинні бути у людини за кермом. Після прийняття навіть невеликих доз алкогольo знижується стійкість і інтенсивність уваги, сповільнюється її переключення, порушуються процеси мислення і пам'яті. Одночасно знижується гострота зору, порушується окомір і здатність розрізняти кольори (особливо погано сприймаються відтінки червоного кольору), порушується координація рухів, їх точність, різко збільшується час реакції, маскується почуття втоми при наявності втоми і зниженні працездатності.

Так, наприклад, нетверезому водієві здається, що до пішохода залишилося 30 метрів, хоча фактичне відстань не перевищує 15-18 метрів. Він вважає, що миттєво натиснув на педаль гальма, а насправді гальмує із запізненням.

Як бачимо, коефіцієнт небезпеки виникнення ДТП збільшується з підвищенням концентрації алкогольo в крові водія. При наявності в крові водія 0,5-1,0% алкогольo виникають збудження, різкість рухів, надмірний оптимізм при оцінці дорожньої ситуації, помилковість суджень. Якщо вміст алкогольo становить у крові 1,0-1,5%, у декілька разів збільшується час реакції, виявляється агресивність, недбале ставлення до інших учасників руху, необґрунтований ризик, порушується координація рухів. При вмісті алкогольo в крові понад 2%, водій не може правильно керувати автомобілем. При надто великих дозах алкогольo в крові іноді спостерігається навіть секундна втрата

свідомості, що на великій швидкості чи в умовах інтенсивного дорожнього руху може завершитися катастрофою.

З точки зору безпеки дорожнього руху навіть мінімальне перевищення фізіологічного вмісту алкоголю в крові недопустиме. Хоча в деяких країнах допускається керування автомобілем при дозі алкоголю в крові 1,0% (США), 0,5% (Франція, скандинавські країни і Японія) [4].

Не менш важливим є питання вживання наркотичних та психотропних речовин людини, що перебуває за кермом. Наркотичні засоби, а також деякі лікарські препарати шкідливо впливають на психофізіологічний стан водія. В одних випадках вони надмірно збуджують людину, в інших – сповільнюють його мислення та дії. В інструкції із застосування таких лікарських препаратів обов'язково сказано про обмеження їхньої дії. Водіям не рекомендується вживати їх перед виїздом на автотранспортному засобі та при русі на ньому. Цих рекомендацій варто суворо дотримуватися.

Наркотики – це речовини, які призводять до стану заціпеніння, отупіння, запаморочення. Поняття наркотик сьогодні охоплює широке коло речовин і рослин, а також продуктів, які з них отримали, які чинять наркотичну дію [5].

Особи які перебувають під впливом амфетаміну можуть довше керувати автомобілем (відсутність відчуття втоми і потреби у сні), мають дуже різкі реакції за кермом («наїзд» на попереднє авто; різкий і ризикований обгін; швидка їзда).

Водії, які перебувають під впливом кокаїну можуть їздити швидко і ризиковано. Дедалі частіше можна помітити водіїв під впливом кокаїну, які беруть участь у перегонах, мотоциклістів (гонщиків), а також водіїв злочинних угруповань.

Водії, які перебувають під впливом героїну чи його похідних речовин повністю втрачають контроль над керуванням транспортним засобом (втрата зорового і слухового контролю, а також координації рухів). Не спроможні оцінити ситуацію на дорозі, внаслідок чого виникає смертельна небезпека.

Результат – збільшення кількості аварій, смертей, каліцтв.

Токсичне сп'яніння - це психічний стан людини, викликаний вживанням психотропних та інших одурманюючих речовин (окрім алкогольних напоїв і наркотичних засобів).

Австрійський вчений Вангер стверджує, що у 16% причинами ДТП є приймання снодійних та інших лікарських засобів. Від 4 до 20% водіїв приймають ліки без призначення лікаря. ДТП нерідко виникають у результаті сонного стану водіїв чи їх засинання за кермом автомобіля. Причиною такого стану може стати приймання снодійних, загальнозаспокійливих чи лікарських засобів, які знижують артеріальний тиск. Тому при лікуванні всіма цими препаратами водій повинен бути звільнений від роботи чи тимчасово переведений на іншу, не пов'язану з керуванням автомобілем [5].

Не можна сідати за кермо після вживання ліків, на етикетці яких зазначено, що вони протипоказані водіям автомобілів, а також снодійних і болезаспокійливих засобів, навіть якщо немає такого зазначення.

У 2016 році було значно посилено відповідальність водіїв, що сідають за кермо у нетверезому стані. Верховною Радою України було прийнято Закон «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції» [6]. Відтак, штраф за п'яне водіння збільшений учетверо до 10200 грн. Крім цього, водіїв також позбавлятимуть права керування автомобілем – мінімум на рік.

Незважаючи на посилення адміністративної відповідальності, велика кількість водіїв продовжують нехтувати заборонаю керування транспортними засобами у нетверезому стані, що призводить до катастрофічних наслідків. Сумна статистика свідчить, що значний розмір штрафних санкцій не має належного профілактичного впливу на потенційних правопорушників. Тому для попередження такого виду порушень правил дорожнього руху потрібно змінювати не розмір, а вид стягнення. З цієї метою доцільно застосовувати такий вид покарання як арешт, який полягає в ізоляції правопорушника від

суспільства на строк від одного до шести місяців. Для цього необхідно якнайшвидше прийняти Закон «Про кримінальні проступки» та віднести керування транспортними засобами у нетверезому стані саме до цієї категорії протиправних діянь.

Список використаних джерел:

1. Про дорожній рух. Верховна Рада України; Закон від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3353-12/paran222#n222>.

2. Статистика аварійності за 12 місяців 2016 року. Офіційний сайт Управління безпеки дорожнього руху Національної поліції України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://asn.in.ua/ua/news/publishing/82621-obnarodovana-statistika-dtp-v-ukraine-na-16-tys-bo.html>.

3. Максимова Н.Ю. Безпека життєдіяльності . Соціально-психологічні аспекти алкоголізму та наркоманії: : навч. посібник для студ. вищих навч. закладів / Н.Ю. Максимова. –К. : «Либідь», 2006. – 328с.

4. Пістун І.П. Безпека життєдіяльності: Навчальний посібник / Художнє оформлення К.І.Мозгова, А.Я. Ємець. – Суми: Видавництво «Університетська книга», 1999. – 301 с.

5. Желібо Є. П., Заверуха Н. М., Зацарний В. В. Безпека життєдіяльності: Навчальний посібник для студентів вищих навчальних закладів освіти України І-ІУ рівнів акредитації / за ред. / Є. П. Желібо, і В.М. Пічі. – Львів: «Новий Світ-2000». – 2002. – 328 с.

6. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції : Закон України від 7 липня 2016 р. № 1446-VIII // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1446-19>.

Селюков Вадим Сергійович

доцент кафедри адміністративної діяльності поліції факультету № 3 Харківського національного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук

ПРОБЛЕМИ ПЕРВИННОЇ ПРОФЕСІЙНОЇ ПІДГОТОВКИ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ

Проблема забезпечення безпеки дорожнього руху нині постає дуже гостро. Це викликано багатьма чинниками, які відображають не тільки недосконалість вітчизняного законодавства, а і відсутність дієвих механізмів реалізації державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

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

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

У період проходження навчання слухачі (особи, що проходять первинну професійну підготовку) не мають достатньо часу для напрацювання навичок, необхідних для виконання практичних завдань протягом службової діяльності. Так, підготовка водія на «водійських курсах» займає приблизно від 1 місяця до

4 місяців, в той час як, підготовка працівника патрульної поліції, який окрім вправного керування транспортним засобом повинен досконало знати Правила дорожнього руху, нормативні приписи у сфері провадження у справах про адміністративні правопорушення та у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, займає близько 4 місяців.

Постає питання, чи можливо підготувати поліцейського до ефективного виконання службових обов'язків за такий строк? Одностайної відповіді на це питання немає, адже чіткий строк не вказаний у Положенні про організацію первинної професійної підготовки поліцейських, яких вперше прийнято на службу в поліції. Пункт 2 розділу III вказаного положення містить норму, яка зазначає, що «перелік навчальних дисциплін (предметів), час, відведений на їх вивчення, та строки підготовки визначаються відповідними навчальними програмами (планами), які розробляються кадровим підрозділом апарату Національної поліції, погоджуються із заінтересованими структурними підрозділами апарату Національної поліції та затверджуються керівництвом МВС. Форми організації професійної підготовки визначаються закладами, що здійснюють професійну підготовку за погодженням з кадровим підрозділом апарату Національної поліції.»

З цього можна дійти висновку, що навчальні плани та строки підготовки не відповідають багатьом педагогічним вимогам. Так, для того щоб виробити навички роботи патрульного поліцейського 4-ьох місяців не достатньо. Навички виробляють шляхом систематичного застосування набутих знань на практиці, тому практична відпрацювання набутих знань має не аби яке значення в процесі підготовки.

Шляхом покращення ефективності первинної професійної підготовки може бути впровадження у її процес хоча б короткотривалого стажування, тобто можливості під час кінцевої частини навчання участі у складі патрулів, які вже проходять службу у містах, де знаходиться навчальний заклад. Отож, стажування має бути невід'ємною частиною підготовки поліцейських усіх рівнів.

Сістук Володимир Олександрович

доцент кафедри автомобільного транспорту ДВНЗ «Криворізький національний університет», кандидат технічних наук

Богачевський Антон Олександрович

асистент кафедри підйомно-транспортних машин, заступник декана транспортного факультету ДВНЗ «Криворізький національний університет»

МЕТОДИКА МІНІМІЗАЦІЇ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ ВТРАТ ВІД ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Мінімізація людських втрат і фінансових збитків по причині дорожньо-транспортних пригод (ДТП), що можуть виникати унаслідок невідповідності містобудівних, дорожньо-планувальних, або соціально-економічних факторів прийнятним для населення параметрам, потребує комплексного та інноваційного підходу до вирішення транспортних проблем на ділянках міської вулично-дорожньої мережі (ВДМ), що представляють небезпеку для учасників дорожнього руху.

Такий підхід можна представити у вигляді відповідної методики досліджень, яка вже частково знаходить застосування у місті Кривому Розі.

На початковому етапі визначаються місця концентрації ДТП з урахуванням даних, отриманих з громадських ініціатив. Суспільна думка щодо безпеки дорожнього руху знаходить письмове відображення у спеціально створюваних групах соціальних мереж, петиціях, що надаються в органи міської влади у період громадських слухань, на відповідних сайтах («розумне місто»). У той же час, дані Державного патрульного департаменту Національної поліції слугують додатковим джерелом інформації щодо небезпечних ділянок міста, на яких відбуваються ДТП з тяжкими наслідками.

Порівнюючи отримані з двох вищеназваних джерел кількісні показники ДТП та їх наслідки, приймається рішення обстежити транспортні та пішохідні потоки на виявлених критичних ділянках міської транспортної мережі у реальних умовах для вирішення питання подальшого віднесення даних

транспортних розв'язок міста до проблемних з точки зору безпеки пішоходів ділянок.

Наступним етапом є визначення соціально-економічних втрат, які зазнала держава, внаслідок травмування або загибелі людей на проблемних ділянках ВДМ. З цією метою державною службою автомобільних доріг України розроблено відповідну методику, що застосовується також при розрахунку економічного ефекту від реалізації інвестиційних проектів служби, при підготовці бюджетного запиту, проектів короткострокових та довгострокових державних цільових програм, планів фінансування будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонтів дорожньої інфраструктури. В основі даного підходу лежить метод загальних доходів. Його сутність полягає у грошовій оцінці економічної корисності, яку суспільство отримує завдяки тому, що вдасться запобігти загибелі людини у ДТП. При такому підході власне споживання людини розглядається як складова частина державного прибутку, отриманої від виробничої та соціально-економічної діяльності окремих громадян [1]. Диференціація втрат виглядає наступним чином: втрати, пов'язані із загибеллю людей в залежності від їх сімейного стану, втрати, пов'язані з отриманням потерпілими інвалідності або з тимчасовою непрацездатністю потерпілих, втрати від загибелі дітей. Визначена величина недоотриманого внеску у ВВП не враховує соціальних витрат, що виникають унаслідок психологічного болю, страждань та горю потерпілого або членів його сім'ї. У закордонній практиці такі витрати враховуються у якості процента від загальних втрат, що виникають при загибелі людини у нещасному випадку на дорозі [2]. Іншу групу оцінки втрат від ДТП складають методи оцінки ризику: детерміновані, ймовірно-статистичні, нейромережові, нечіткі, комбіновані [3]. Метод дослідження соціально-економічних втрат може бути скореговано з метою врахування загальних умов функціонування транспортної мережі, часткового внеску міста в економічний потенціал держави, більшої кількості наслідків ДТП.

Забезпечення зниження кількості ДТП охоплює, в першу чергу, вирішення питання організації дорожнього руху. Оцінка проектних рішень у сфері організації дорожнього руху для складних об'єктів, комплексних схем організації руху міст з населенням вище 500 тисяч жителів пов'язана з необхідністю урахування досить великої кількості даних для вирішення протиріч невизначеності [4]. У зв'язку з цим, розв'язання таких питань у сучасних умовах потребує розробки комп'ютерних моделей конкретних вузлів ВДМ та подальшого аналізу результатів моделювання. У зв'язку з цим, після розрахунку соціально-економічних втрат від конкретних випадків ДТП, на основі показників, отриманих у ході натурних спостережень, проводиться комп'ютерне імітаційне моделювання виявлених небезпечних ділянок транспортної мережі для встановлення закономірностей руху транспортних засобів та пішоходів на них у різні періоди часу.

На основі результатів моделювання розробляються рекомендації щодо оснащення проблемних ділянок транспортної мережі засобами організації дорожнього руху та сучасними інформаційними технічними пристроями. Розробка імітаційних моделей та рекомендацій також проводиться з урахуванням факторів впливу: містобудівних, дорожньо-планувальних, соціальних і економічних. Містобудівні фактори характеризують планувальну особливість схем шляхів сполучення, розташування в плані міста пунктів тяжіння пішоходів, типу забудови вулиць, розвиток забудови мікрорайонів. До дорожньо-планувальних чинників належать обриси ВДМ, інтенсивність і швидкості пішохідних і транспортних потоків, режим регулювання руху, планувальні характеристики вулиць. Соціальні фактори охоплюють склад пішохідного потоку за ознаками віку, статі, цільового призначення пересування, дисципліну пішоходів, ефективність дорожнього нагляду. Економічні фактори пов'язані з оцінкою капітальних витрат на будівництво та утримання пішохідних шляхів і споруд, що забезпечують пропускну здатність, зручність і безпеку пішохідного руху, а також з оцінкою затримок транспортних засобів і пішоходів у зонах їх контактів [4].

Аналіз майбутнього впровадження представлених рекомендацій потребує прогнозування дорожньої ситуації з певним часовим лагом, що відбувається завдяки внесенню корективів в імітаційну модель небезпечної ділянки та проведенню її повторної тривимірної імітації.

Очікуваний економічний ефект від впровадження запропонованих заходів розраховується у вигляді різниці між вартістю соціально-економічних втрат від ДТП, що у даному випадку виступає грошовим показником збереженого економічного потенціалу міста, та затратами на реалізацію відповідних засобів організації дорожнього руху.

Перед реалізацією, рекомендації щодо підвищення безпеки дорожнього руху ВДМ міста та економічна ефективність їх впровадження підлягають обговоренню на громадських слуханнях в органах державної влади. За необхідності в них вносяться відповідні корективи.

Розроблений алгоритм збереження соціально-економічного потенціалу транспортної системи може бути застосований у рамках як окремої адміністративної одиниці (міста, регіону), так і держави у цілому.

Список використаних джерел:

1. Методика оцінки і розрахунку нормативів соціально-економічного збитку від дорожньо-транспортних подій [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.complexdoc.ru/ntdtext/547052>.
2. Social and Economic Consequences of Road Traffic Injury in Europe / The European Transport Safety Council. – Brussels, 2007 p. – 49.
3. Аналіз методів оцінки ризиків дорожньо-транспортних пригод [Текст] / Рябушенко О.В. // Сборник научных трудов «Вестник НТУ «ХПИ»: Нові рішення в сучасних технологіях № 38. – Вестник НТУ «ХПИ», 2013. – ISSN 2079-5459.
4. Лобанов Е. М. Транспортная планировка городов: Учебник для студентов вузов. – М.: Транспорт, 1990. – 240 с.

Тунтула Александра Сергеевна

доцент кафедры гражданского и уголовного права и процесса юридического факультета Черноморского национального университета имени Петра Могилы, кандидат юридических наук, доцент

ЗНАЧЕНИЕ НОВОЙ ДОКТРИНЫ СУЩНОСТИ И ВИДОВОГО ДЕЛЕНИЯ ОБЪЕКТИВНЫХ ИСТОЧНИКОВ ДЛЯ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМ ДЕЯНИЯМ

Существенное значение для разработки наиболее эффективной, рациональной и качественной криминалистической и ординативной методики противодействия дорожно-транспортным деяниям приобретает **авторская вариация новой доктрины ступенчатого сущностного видового деления объективных источников антиделиктных сведений**, которые в силу особенностей создания, изменения, хранения и уничтожения такого рода отражений делятся на:

1. Трассосубстанции – материальные объекты, особенности личного или экспертного исследования которых с целью получения сведений, имеющих значение для эффективного и/или рационального и/либо качественного преодоления определенного правонарушения, определяют их дальнейшее видовое деление на:

1.1. Субстанции – материальный объект любого агрегатного состояния, который приобретает антиделиктное значение через сведения, которые получают посредством личного или экспертного исследования его субстанциональных свойств (признаков внешнего и внутреннего строения, качественно-количественного состава, физико-химических констант и др.).

1.2. Трассы – материальный объект твердого и, не исключается, иного агрегатного состояния, с помощью личного или экспертного исследования которого проявляются уже его трассологические связи с деянием (событием, явлением) правонарушения, то есть пространственное материально фиксированное отображение признаков объекта, с которым он

взаимодействовал в процессе приготовления и/или совершения деяния (события, явления) правонарушения и /либо при сокрытии такого рода его отражений, что, в свою очередь, определяет появление следующих разновидностей трасс: 1.2.1. **Отпечатки** – материально фиксированное отображение признаков внешнего строения одного твердого тела (трассообразующего объекта) на поверхности и, не исключено, в структуре другого твердого тела или в сознании человека (трассовоспринимающие объекты) или аналогичное отображение признаков внешности человека (трассообразующего объекта) в сознании другого человека (трассовоспринимающего объекта), когда посредством личного или экспертного исследования данного отображения можно осуществить значимую для эффективного и/или рационального и/либо качественного преодоления конкретного правонарушения индивидуальную или групповую идентификацию (установление тождества) трассообразующего объекта. 1.2.2. **Диагностическое отображение** – материально фиксированное отображение признаков общего внешнего воздействия (трассообразующего объекта) на поверхности или в структуре твердого тела и, не исключено, веществ иного агрегатного состояния либо в сознании человека (трассовоспринимающие объекты), когда путем личного или экспертного исследования данного отображения можно диагностировать факт наличия и характер такого внешнего воздействия и тем самым получить аналогичные антиделиктные сведения. Внешнее воздействие может проявляться в определенном «действии или бездействии внешнего окружения», то есть в случае умышленной или случайной защиты указанных тел или веществ от такого воздействия. 1.2.3. **Ситуативное отображение** – материально фиксированное отображение механизма (ситуации) взаимодействия двух и более твердых тел или веществ иного агрегатного состояния (трассообразующих объектов) на поверхности или в структуре тех или иных твердых тел и, не исключено, веществ иного агрегатного состояния либо в сознании человека (трассовоспринимающих объектов), когда

посредством исследования такого отображения можно получить антиделиктные сведения о механизме и/или ситуации взаимодействия этих объектов.

2. Объективные документы, когда особенности создания, изменения, хранения и уничтожения этих отображений определяют наличие следующих видов объективных источников антиделиктных сведений:

2.1. Объективные фотодокументы – документы, которые представлены фотопленками, диафильмами, диапозитивами, фотографиями и иными подобного рода световыми копиями объективных визуальных образов материальных объектов и/либо людей и/или процессов.

2.2.2. Объективные аудиодокументы – документы в виде магнитофонных (диктофонных и др.) пленок, лазерных дисков и иных носителей записи объективных звуковых образов материальных объектов и/либо людей и/или процессов.

2.2.3. Объективные кинодокументы – документы в виде кинопленок и иных носителей кинозаписи объективных визуальных и/или звуковых образов материальных объектов и/либо людей и/или процессов.

2.2.4. Объективные видеодокументы – документы, которые могут быть представлены пленками, дисками и иными носителями видеозаписи объективных визуальных и/или звуковых образов материальных объектов и/либо людей и/или процессов.

2.2.5. Объективные голографодокументы – документы, которые представляют собой разного рода голографические (трехмерные) визуальные и/или звуковые образы материальных объектов и/либо людей и/или процессов.

2.2.6. Объективные электрографодокументы – документы, которые могут быть представлены ксерокопиями, факсокопии и иными электрографическими копиями объективных визуальных образов материальных объектов и/либо людей и/или процессов.

2.2.7. Объективные пластикодокументы – документы в виде пластиковых свидетельств, удостоверений, банковских карточек и иных

подобных носителей отражения объективных визуальных образов материальных объектов и/либо людей и/или процессов.

2.2.8. **Объективные электроннодокументы** – документы в виде электронных записных книжек, пейджеров и иных подобного рода отдельных или встроенных в другие устройства электронных носителей записи объективных визуальных и/или звуковых образов материальных объектов и/либо людей и/или процессов.

2.2.9. **Объективные компьютеродокументы** – документы, которые являются твердыми или гибкими дисками (дискетами), лазерными дисками и иными носителями компьютерной записи объективных визуальных и/или звуковых образов материальных объектов и/либо людей и/или процессов.

2.2.10. **Объективные полидокументы**, сочетающие в себе два и более вида названных разновидностей объективных документов.

2.2.11. **Другие виды объективных документов**, которые могут появиться по мере развития информационных и иных технологий.

Могут быть выделены аналогичные виды и смешанных источников антиделектных сведений, то есть таких материальных носителей, которые одновременно отражают как субъективные, так и объективные визуальные и/или звуковые образы, и в качестве которых могут выступать следующие **разновидности смешанных документов**: 1. **Смешанные фотодокументы** – документы, которые представлены фото пленками, диафильмами, диапозитивами, фотографиями и иными подобного рода светофотокопиями как субъективных, так и объективных визуальных и/или звуковых образов материальных объектов и/либо людей и/или процессов. 2. **Смешанные аудиодокументы** – документы в виде магнитофонных (диктофонных и др.) пленок, лазерных дисков и иных носителей записи как субъективных, так и объективных звуковых образов материальных объектов и/либо людей и/или процессов. 3. **Смешанные кинодокументы** – документы в виде кинопленок и иных носителей кинозаписи как субъективных, так и объективных визуальных и/или звуковых образов материальных объектов и/либо людей и/или процессов.

4. **Смешанные видеодокументы** – документы, которые могут быть представлены пленками, дисками и иными носителями видеозаписи как субъективных, так и объективных визуальных и/или звуковых образов материальных объектов и/либо людей и/или процессов. 5. **Смешанные голографодокументы** – документы, которые представляют собой разного рода голографические (трехмерные) как субъективные, так и объективные визуальные и/или звуковые образы материальных объектов и/либо людей и/или процессов. 6. **Смешанные электрографодокументы** – документы, которые могут быть представлены ксерокопиями, факсокопии и иными электрографическим копиями как субъективных, так и объективных визуальных и/или звуковых образов материальных объектов и/либо людей и/или процессов. 7. **Смешанные пластикодокументы** – документы в виде пластиковых свидетельств, удостоверений, банковских карточек и иных подобных носителей отражения как субъективных, так и объективных визуальных и/или звуковых образов материальных объектов и/либо людей и/или процессов. 8. **Смешанные электроннодокументы** – документы в виде электронных записных книжек, пейджеров и иных подобного рода отдельных или встроенных в другие устройства электронных носителей записи как субъективных, так и объективных визуальных и/или звуковых образов материальных объектов и/либо людей и/или процессов. 9. **Смешанные компьютеродокументы** – документы, которые являются твердыми или гибкими дисками (дискетами), лазерными дисками и иными носителями компьютерной записи как субъективных, так и объективных визуальных и/или звуковых образов материальных объектов и/либо людей и/или процессов. 10. **Смешанные полидокументы**, сочетающие в себе два и более вида названных разновидностей смешанных и/или иных документов. 11. **Другие виды смешанных документов**, которые могут появиться по мере развития информационных и других технологий.

Федоровська Наталія Володимирівна

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

ПРОФІЛАКТИКА ДИТЯЧОГО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ ПРЕДСТАВНИКАМИ ЮРИДИЧНИХ КЛІНІК НАЦІОНАЛЬНОЇ АКАДЕМІЇ ВНУТРІШНІХ СПРАВ

Дитячий травматизм є однією з актуальних проблем охорони здоров'я. Значимість даної проблеми часто недооцінюється. Травматизм можна уникнути шляхом вжиття заходів профілактики чи боротьби з ним.

Рівень травматизму, в тому числі дитячого останнім часом невпинно зростає в усьому світі. Особливо занепокоєння викликає зростання дорожньо-транспортного травматизму, який призводить до зростання дитячої смертності, є однією з причин інвалідності.

У виникненні травм у дітей суттєве значення мають вікові, анатомо-фізіологічні та психологічні особливості дітей, їх фізичний та розумовий розвиток, недостатність життєвого досвіду, підвищений інтерес до пізнання оточуючого світу.

Діти дошкільного віку майже постійно знаходяться під наглядом батьків чи вихователів дитячих закладів і рівень травматизму серед них не перевищує 5% від загальної кількості.

А ось діти шкільного віку отримавши певну самостійність та свободу і не маючи достатнього життєвого досвіду травмуються значно частіше.

При цьому хлопчики серед травмованих складають 65-70%, що пояснюється їх схильністю до рухливих ігор, активного відпочинку.

За місцем виникнення травми у дітей можна виділити наступні види дитячого травматизму: побутовий, вуличний, шкільний (під час знаходження в школі), дорожньо-транспортний, та спортивний (під час тренування чи спортивних змагань).

В структурі дитячого травматизму перше місце стійко займає вуличний травматизм, він складає 47,2% випадків від загальної кількості травм серед

дітей, на другому місці – побутовий травматизм, складає 36,3%, на третьому місці – спортивні травми, складають 9,8%.

Вуличний травматизм серед дітей має певну сезонність. Найбільший рівень вуличного травматизму відзначається в період зимових та літніх канікул, коли діти мають більше вільного часу і проводять його на вулиці, частіше за все без нагляду дорослих.

Кількість дорожньо-транспортних травм від загальної не значна, та актуальність їх профілактики зумовлена зростанням кількості та підвищення складності спричинених пошкоджень. Саме транспортний травматизм дітей частіше за все приводить до смертності та інвалідності дітей, потребує тривалого стаціонарного лікування [1].

Основними причинами дитячого травматизму є:

1. Недостатній контроль за дітьми по дорозі в школу та додому.
2. Незнання правил дорожнього руху та поведінки на вулиці, навмисне нехтування цими правилами.
3. Ігри на проїзній частині вулиці.
4. Недостатнє охоплення дітей позашкільною навчально-виховною та розважальною роботою, недостатній контроль за дітьми під час дозвілля.

Профілактика дитячого травматизму більш соціальна, ніж медична проблема і потребує зусиль багатьох муніципальних та соціальних служб.

Основними методами профілактики дитячого травматизму слід вважати:

1. Посилення нагляду та контролю за дітьми, організація їх дозвілля.
2. Навчання дітей правил вуличного руху.
3. Організація місць для дозвілля (ігрові площадки, дитячі парки).
4. Охоплення дітей молодшого шкільного віку позашкільною виховною роботою (спортивні секції, дитячі гуртки).
5. Підвищення контролю за додержанням водіями правил дорожнього руху, контроль за станом доріг (стан світлофорів, дорожні розминки, дорожні знаки).

За підтримки Реформи системи кримінальної юстиції щодо неповнолітніх в Україні та консалтингової компанії «Агрітім Канада» 1 вересня 2016 року стартувала програма «Школа і поліція». Дана програма є пілотним проектом та

експериментальною моделлю співпраці навчальних закладів і поліції, спрямована на запобігання правопорушень серед дітей та формування безпечного навчального середовища.

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

Під час проведення профілактичних занять поліцейські:

– нагадали малюкам, як потрібно поводитися на дорозі, як правильно переходити проїзну частину, на що, в першу чергу, слід звертати увагу, а також розповіли про користь світловідбиваючих елементів;

– перевірили та закріпили знання дітей щодо правильного та безпечного поведіння під час руху до школи та з школи, переходу регульованих та нерегульованих перехресть транспортних магістралей і поведіння у громадському транспорті.

Особливу увагу привертали на розуміння школярами необхідності дотримання правил переходу вулиць й доріг та обов'язковості використання одягу зі світловідбиваючими елементами.

На згадку про зустрічі представники НАВС дарували цікаву тематичну книгу «1000 та 1 поворот» автором якої є Ольга Дробишева – координатор Національної програми з попередження дорожньо-транспортного травматизму дітей та молоді «Traffic Challenge», а також наклейку на автомобіль «Дитина в авто» [2, 3].

Підсумовуючи, слід зазначити, про актуальність та важливість проведення зазначених заходів для дітей з метою виховування законслухняних учасників дорожнього руху та спрямовано, насамперед, на попередження дитячого травматизму на дорозі, збереження життя і здоров'я. Отже, спільними зусиллями й надалі докладатимемо максимум зусиль, щоб дороги дитинства були безпечними!

Список використаних джерел:

1. Нетеса Д.В. Дитячий травматизм та його профілактика / Д.В.Нетеса [Електронний ресурс]. – URL: <http://www.tropinka.ks.ua/index.php/news/statti-interv-ju/343-2013-12-13-08-07-44>.

2. Федоровська Н.В. Урок безпеки дорожнього руху для юних пішоходів / Н.Федоровська (31.10.2016) [Електронний ресурс]. – URL: <http://www.nai.au.kiev.ua/news/urok-bezpeki-dorozhnogo-ruhu-dlya-yunih-pishohodiv.html>.

3. Федоровська Н.В. Дорожня азбука малюкам! Н.Федоровська (23.11.2016) [Електронний ресурс]. – URL: <http://www.nai.au.kiev.ua/news/dorozhnya-azbuka-malyukam.html>.

Францішко Андрій Анатолійович

заступник начальника відділу забезпечення безпеки дорожнього руху Управління превентивної діяльності ГУНП в Донецькій області, підполковник поліції

Дранович Ядвіга Володимирівна

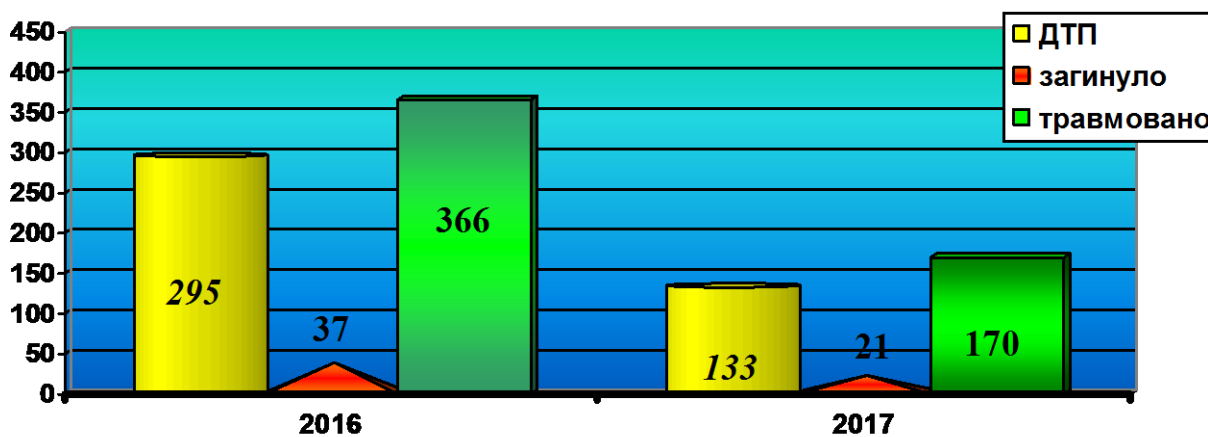
начальник сектору профілактики дорожньо-транспортного травматизму відділу забезпечення безпеки дорожнього руху Управління превентивної діяльності ГУНП в Донецькій області, майор поліції

ДІЯЛЬНІСТЬ ВІДДІЛУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ УПРАВЛІННЯ ПРЕВЕНТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ГУНП В ДОНЕЦЬКІЙ ОБЛАСТІ З ПОПЕРЕДЖЕННЯ АВАРІЙНОСТІ НА АВТОШЛЯХАХ ДОНЕЧЧИНИ

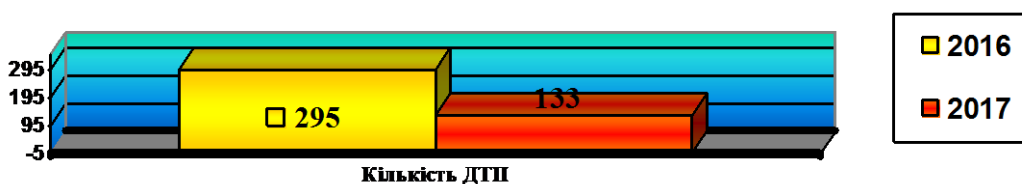
За 4 місяці 2017 року на території Донецької області (з *урахуванням підрозділів Управління Патрульної поліції*) зареєстровані **260** дорожньо-транспортних пригод з постраждалими учасниками дорожнього руху (2016 р. – 295), в результаті яких **26** осіб загинули (2016р. – 37) та **362** особи отримали травми (2016 р. – 366), що в порівнянні з аналогічним періодом минулого року

складає **зниження** по кількості ДТП на 11,9%, по числу загиблих на -29,7% та числу травмованих на -1,1% відповідно.

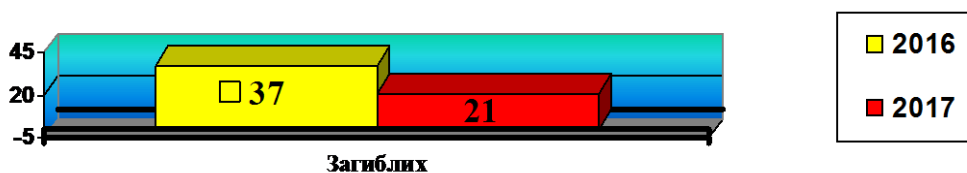
Безпосередньо на території обслуговування підрозділів поліції превентивної діяльності ГУНП в Донецькій області в поточному році зареєстровані **133** дорожньо-транспортні пригоди з постраждалими учасниками дорожнього руху (2016р. – 295), в результаті яких **21** особа загинула (2016р. – 37) та **170** чоловік отримали травми (2016 р. – 366), що в порівнянні з аналогічним періодом минулого року складає **зниження** по кількості ДТП на – 54,9%, по числу загиблих на -43,2% та числу травмованих -53,6% відповідно.



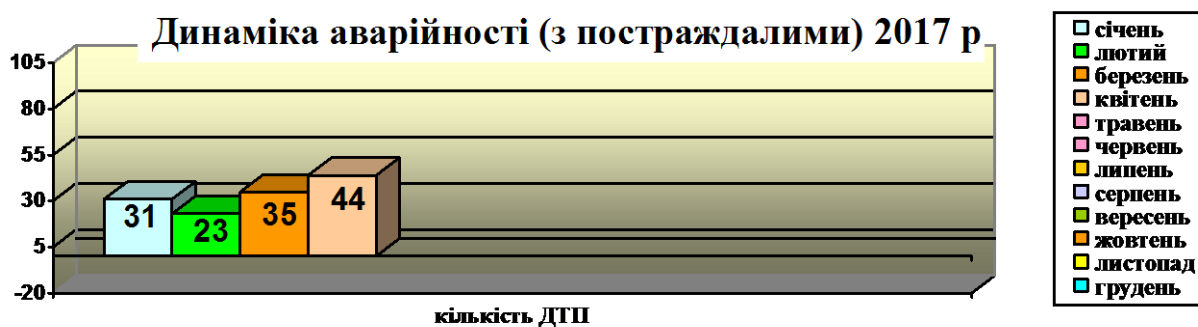
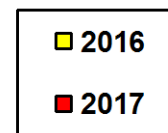
Порівняльний аналіз дорожньо-транспортних пригод з потерпілими



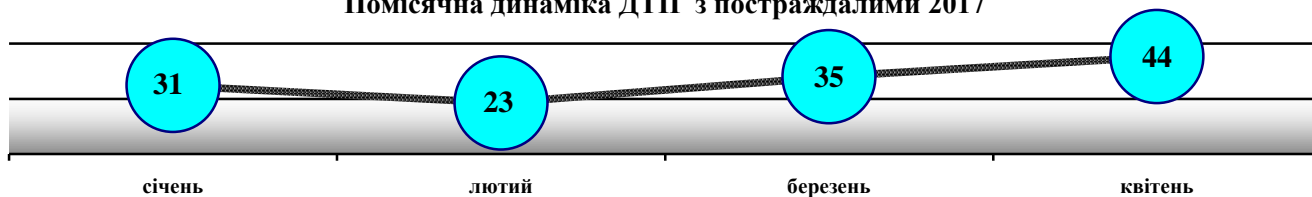
по кількості загиблих у ДТП



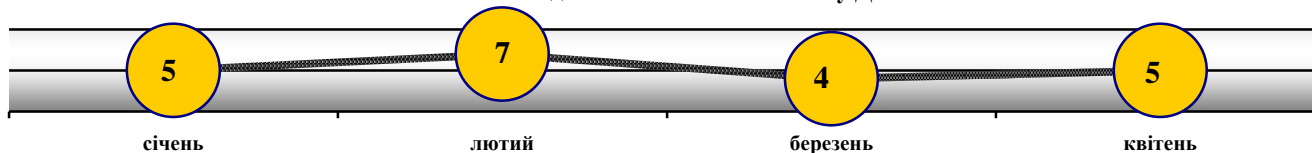
по кількості травмованих у ДТП



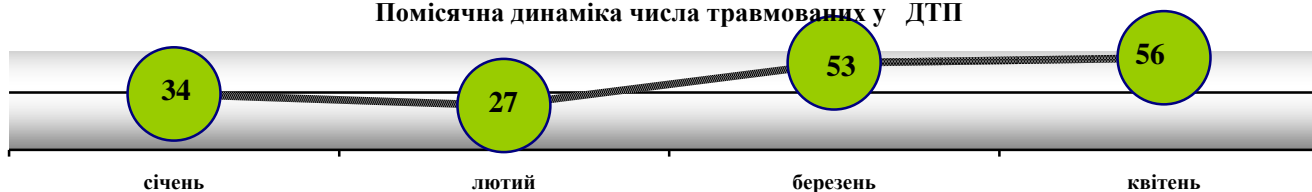
Помісячна динаміка ДТП з постраждалими 2017



Помісячна динаміка числа загиблих у ДТП

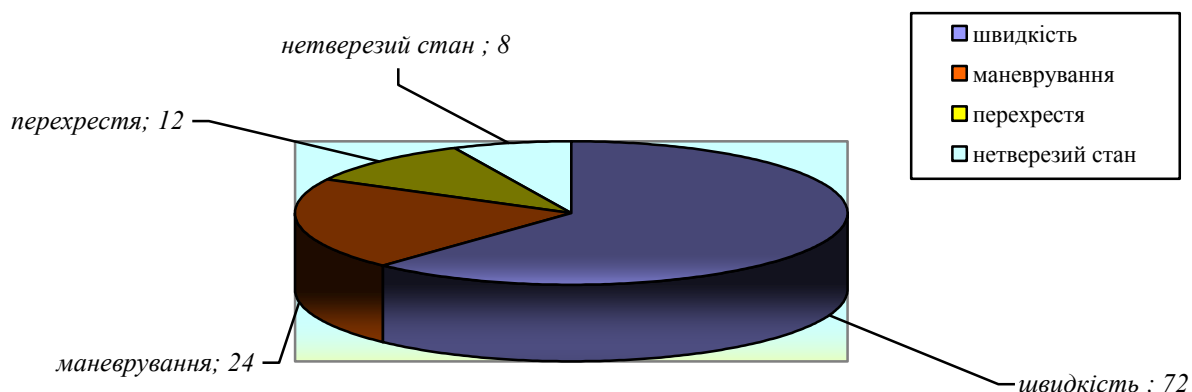


Помісячна динаміка числа травмованих у ДТП

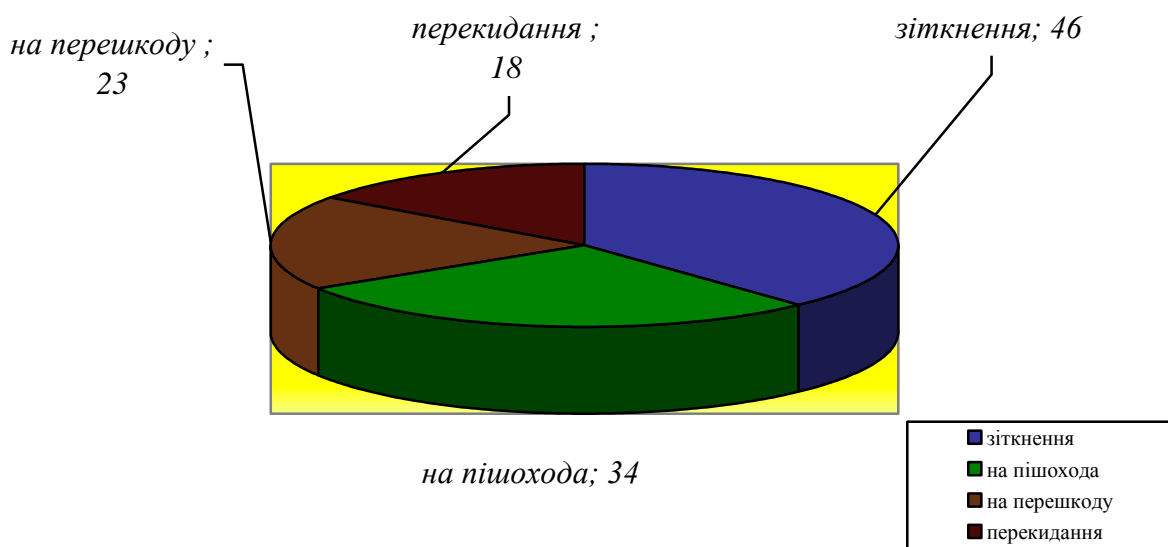


Найбільшу кількість автопригод в області складають ДТП з причини перевищення швидкості руху – 72 (54,1% від загальної кількості дорожніх пригод), на другому місці – ДТП з причини порушення правил маневрування – 24 (18,0%) на третьому – ДТП з причини порушення правил проїзду перехресть

12 (9,0%), четверте місце займають дорожні пригоди, що сталися з причин керування транспортом у стані сп'яніння – 8 фактів (або 6,0% від загальної кількості).



Основними видами скоєння ДТП є зіткнення транспортних засобів, які складають – 46 (або 34,6% від загальної кількості дорожніх пригод), наїзд на пішохода – 34 (25,6%), наїзд на перешкоду – 23 (17,3%), перекидання – 18 (13,5%).



Ефективним важелем у роботі зі зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму та тяжкості наслідків ДТП є **превентивні заходи з документування аварійно-небезпечних порушень ПДР**, які є причинами скоєння ДТП.

З урахуванням цього, за ініціативи керівництва ГУНП в Донецькій області, з початку 2017 року на території обслуговування організовано та проведено **5** оперативних відпрацювання окремих територій районів, де відмічався зріст аварійності, в ході яких припинено **509** порушень Правил дорожнього руху, з яких **126** за керування транспортом у стані сп'яніння і, як результат, в районах проведення оперативно-профілактичних відпрацювань спостерігалось зниження рівня аварійності та важкості її наслідків.

У поточному році підрозділами поліції по лінії безпеки дорожнього руху задокументовано **14879** порушень ПДР, з яких **1391** – за керування транспортом у стані сп'яніння. Винесено постанов на суму 5 млн. 393 тис. грн., стягнуто штрафів на суму 4 млн. 387 тис. грн. Відсоток стягнення штрафів складає – **81,3%**.

За ч. 1, 2, 3, 4 ст. 130 КУпАП для розгляду та прийняття рішення до судових установ направлено – 1126 матеріалів. З числа розглянутих судами справ: прийнято 119 рішень щодо позбавлення права керування транспортними засобами; накладено штрафів у кількості 133; громадські роботи не призначались; адміністративний арешт не накладався; позбавлення права керування транспортними засобами з оплатним вилученням транспортного засобу не застосовувалось.

Нагляд за утриманням доріг та усуненням недоліків в експлуатаційному стані вулично-дорожньої мережі:

Всього з початку року за порушення правил, норм та стандартів у сфері забезпечення безпеки дорожнього було складено **69** адміністративних матеріалів та видано **194** вимоги Національної поліції на усунення виявлених недоліків.

За порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху при утриманні автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, тощо (**ч. 1 ст. 140 КУпАП**) складено **17** адміністративних матеріалів, за порушення визначеного порядку погодження з уповноваженими підрозділами Національної поліції встановлення рекламоносіїв, технічних засобів регулювання дорожнім рухом, розробки проектної документації тощо (**ч. 2 ст. 140 КУпАП**) складено **15**

адміністративних матеріалів, за порушення визначеного законодавством порядку обладнання місця провадження робіт на автомобільних дорогах та вулицях (**ч. 3 ст.140 КУпАП**) складено **8** адміністративних матеріалів, за порушення, передбачені ч. 1, 2, 3 ст. 140 КУпАП, що спричинили створення аварійної обстановки або пошкодження транспортних засобів, вантажів тощо (**ч. 4 ст. 140 КУпАП**) складено **2** адміністративні матеріали. За невиконання вимог Національної поліції (**ст. 188²⁸ КУпАП**) складено **13** адміністративних матеріалів.

Профілактика аварійності на пасажирському транспорті та транспорті юридичних осіб:

На автошляхах Донецької області з вини водіїв автобусів громадського транспорту зареєстровано 5 ДТП з постраждалими, в яких 1 особа загинула (**Покровський ВП**) та 5 осіб травмовані, що в порівнянні з аналогічним періодом минулого року складає зниження за кількістю ДТП з постраждалими. Спостерігається зростання рівня ДТП на території обслуговування **Волноваського ВП (3-0-2)**.

З початку року на території області виявлено **157** порушень ПДР, допущених водіями автобусів. Оглянуто **1265** автобусів, які використовуються на маршруті, з яких виявлено **43** одиниці пасажирського транспорту, які експлуатувались з технічними несправностями, що загрожують безпеці дорожнього руху.

Крім того, на території області зареєстровано **50** інформаційних служб «ТАКСІ», які здійснюють пасажирські перевезення, використовуючи при цьому **774** автомобіля.

З початку року на території області виявлено **104** порушення ПДР, допущених водіями «таксі». Оглянуто **399** одиниць таксомоторного транспорту.

За звітний період працівниками ВП складено лише 3 адміністративних протоколи за ст. 164 КУпАП «Порушення порядку провадження господарської діяльності» (Краматорський ВП).

Участь у розкритті злочинів та правопорушень, пов'язаних з експлуатацією транспортних засобів:

З початку року та території Донецької області безпосередньо працівниками поліції по лінії безпеки дорожнього руху проведено **1231** затримання. При безпосередньому виявленні незаконного перевезення та зберігання вогнепальної зброї, боєприпасів, вибухівки з початку року було вилучено: 29 одиниць вогнепальної зброї; 7924 од. набоїв, 58 гранат; 40 ножів; 1 кг. 400 гр. вибухівки.

Профілактика дорожньо-транспортного травматизму:

З початку року працівниками поліції по лінії безпеки дорожнього руху було підготовлено **56** матеріалів у друкованих ЗМІ, **38** коментарів для сюжетів на телеканалах, **75** коментарів вийшли в ефірі обласних радіостанцій, **343** матеріали розмішені в мережі «Інтернет». Проведені **32** бесіди з питань безпеки дорожнього руху в організаціях та **126** бесід у дитячих навчальних закладах з охопленням **4990** дітей. Організовано та проведено **14** іміджевих акцій.

Проблемні питання адміністративної практики:

На сьогоднішній день найголовнішою проблемою у застосуванні адміністративного законодавства є вимога відділів державної виконавчої служби ГТУЮ в Донецькій області **наявність ідентифікаційного коду** юридичної особи в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб під час звернення виконавчого документу відповідно до ст. 308 КУпАП. Однак, відповідно до п. 2.1 ПДР України, затверджених ПКМУ №1306 від 10.10.2001 р, водій механічного транспортного засобу не повинен мати при собі ідентифікаційний код. Таким чином, при вчиненні адміністративного правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та винесення постанови по справі, суб'єкт правопорушення не зобов'язаний мати при собі реєстраційний номер облікової картки платника податків, що унеможливило його надання під час звернення постанови по справі про адміністративне правопорушення до її примусового виконання. Однак, відділи державної виконавчої служби не враховують вищевказаний факт під час примусового виконання постанови про стягнення штрафу та повертають постанови у справах про адміністративні правопорушення без прийняття до виконання.

Крім цього, **бланк постанови у справі про адміністративне правопорушення не відповідає вимогам Закону України «Про виконавче провадження»**. Згідно зі ст. 283 КУпАП, постанова по справі про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, крім даних, визначених частиною другою цієї статті, повинна містити відомості про: дату, час і місце вчинення адміністративного правопорушення; транспортний засіб, який зафіксовано в момент вчинення правопорушення (марка, модель, номерний знак); технічний засіб, яким здійснено фото або відеозапис; розмір штрафу та порядок його сплати; правові наслідки невиконання адміністративного стягнення та порядок його оскарження; відривну квитанцію із зазначенням реквізитів та можливих способів оплати адміністративного стягнення у вигляді штрафу. Жодні відомості щодо внесення у постанову реєстраційного номеру облікової картки платника податків, відсутні.

Лишаються не чітко визначеними строки відправки адміністративних матеріалів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за статтям КУпАП, розгляд яких віднесений судовим установам, оскільки відповідно до Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затвердженої наказом МВС України № 1395 від 07.11.2015, визначений строк відправки до суду лише адміністративних матеріалів, складених за ст. 124 КУпАП. Крім цього, відповідно до вищевказаної Інструкції, у разі надходження постанови суду про позбавлення водія права керування транспортними засобами, якщо посвідчення водія не вилучено, уповноважена особа відповідного підрозділу патрульної поліції у триденний строк надсилає особі, яка притягається до адміністративної відповідальності, повідомлення про позбавлення права керування за місцем її проживання (перебування), у якому зазначає реквізити винесеної судом постанови, положення статті 321 КУпАП, а також інформацію про необхідність прибуття до підрозділу патрульної поліції у визначений строк для здачі посвідчення водія або тимчасового дозволу на право керування транспортними засобами. Якщо водій, посвідчення якого підлягає вилученню, не з'являється

протягом місячного строку, серія та номер посвідчення водія заносяться уповноваженою особою підрозділу патрульної поліції до **автоматизованої бази даних про посвідчення, які підлягають вилученню**. Проте, на даний час, **вказаної бази даних не має**.

Відповідно до Інструкції з автоматизованого обліку адміністративних правопорушень, затвердженої наказом МВС України № 595 від 04.07.2016, адміністративні матеріали в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху вносяться до підсистеми «Адмінпрактика» Інформаційного порталу НПУ, проте строки внесення адмін. матеріалів **не визначені**.

Лишається не роз'ясненою проблема щодо **вилучення посвідчення водія** відповідно до вимог ст. 265-1 КУпАП у разі, якщо акт медичного огляду на визначення стану сп'яніння не видається закладом охорони здоров'я одразу після проведення огляду, а лише через 5-10 діб. Також не зрозумілим лишається питання щодо складання або не складання протоколу про адміністративне правопорушення за ст. 130 КУпАП у вищевказаному випадку.

Червінчук Андрій Васильович

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

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ ВПРОВАДЖЕННЯ ЗМІН У ПРАВИЛА ПРОЇЗДУ ПЕРЕХРЕСТЬ З КРУГОВИМ РУХОМ В УКРАЇНІ

28 квітня 2017 року набув чинності Закон України «Про внесення зміни до статті 41 Закону України "Про дорожній рух" щодо пріоритетності транспортних засобів, які рухаються по колу», метою якого є запровадження єдиних правил перетину транспортними засобами перехресть, де організовано круговий рух. На думку авторів закону сьогодні у суспільстві такі зміни вкрай затребувані. Складна соціально-економічна ситуація в Україні призвела до відсутності дорожньої розмітки та дорожніх знаків на автомобільних шляхах.

Також у кожному місті діє своє правило перетину перехрещень з рухом по колу, що спричинює аварійність на таких ділянках.

У країнах Європи на перехрестях, де організовано круговий рух, діє єдина схема руху «Roundabout». Як свідчить офіційна статистика, кожного разу після введення в дію схеми «Roundabout», аварійність на перехрестях зменшувалася приблизно на 80% [1].

Провести аналіз ефективності запроваджених нововведень не вбачається можливим через нетривалий час їх дії. Однак очікувати глобального зменшення числа ДТП завдяки цим інноваціям не доводиться, адже питома вага автопригод, що виникають внаслідок порушення правил проїзду перехресть складає лише 6,5% від загальної їх кількості [2].

Не ставлячи під сумнів необхідність впорядкування руху транспортних засобів на перехрестях з круговим рухом, слід критично віднестись до механізму впровадження цих норм.

Відповідно до чинної редакції частини 2 статті 41 Закону України «Про дорожній рух», перевага в русі на перехрестях, де організовано круговий рух, надається транспортним засобам, які вже рухаються по колу. В той же час, порядок початку руху, зміни руху за напрямком, розташування транспортних засобів і пішоходів, вибору швидкості руху та дистанції, обгону та стоянки, проїзду перехресть, пішохідних переходів і залізничних переїздів, зупинок транспортних засобів загального користування, користування зовнішніми світловими приладами, правила пересування пішоходів, проїзд велосипедистів, а також питання організації руху та його безпеки регулюються Правилами дорожнього руху що затверджуються Кабінетом Міністрів України. До його компетенції у сфері дорожнього руху відноситься також і визначення єдиного порядку організації дорожнього руху та його безпеки. Тому ці питання доцільно було б врегулювати саме у підзаконному акті.

Суб'єктами законодавчої ініціативи пропонувались й інші способи впровадження такого порядку руху. Зокрема, аналогічні положення містяться у проекті закону № 5184 «Про дорожній рух та його безпеку», частиною 8 статті

59-2 якого передбачено, що на перехрестях з круговим рухом водій транспортного засобу, що рухається по колу, має перевагу в русі перед транспортними засобами, що наближаються до перехрестя з інших напрямків, якщо інший порядок руху не визначено за допомогою дорожніх знаків пріоритету. Але на відміну від чинного Закону «Про дорожній рух», він передбачає комплексні зміни нормативно-правового забезпечення сфери безпеки дорожнього руху і врегулювання цих правовідносин на законодавчому рівні.

На даний час відповідно до Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306, рух по колу регулюється дорожніми знаками № 4.10 «Круговий рух» – який вимагає об'їзду клумби (центрального острівця) в напрямку, показаному стрілками на перехресті з круговим рухом, та № 2.3 «Головна дорога» [3].

В такій ситуації виникає юридична колізія. З однієї сторони, законом чітко визначена пріоритетність проїзду перехресть з круговим рухом. З іншої – цей самий закон містить бланкетні норми, які відсилають до підзаконного акту, положення якого допускають інший порядок проїзду таких перехресть.

Закон має вищу юридичну силу і всі підзаконні нормативно-правові акти приймаються на основі законів та за своїм змістом не повинні суперечити їм. У випадку суперечності норм підзаконного акта нормам закону слід застосовувати норми закону.

У такій ситуації виникло становище, коли на перехрестях з круговим рухом, де на теперішній час розміщені засоби організації дорожнього руху, які визначають дорогу по колу не головною, водії транспортних засобів повинні виконувати норму закону «Про дорожній рух» та одночасно порушувати вимоги дорожніх знаків. Наразі водії знаходять порозуміння, традиційно керуючись під час руху вимогами дорожніх знаків та розмітки, але ситуація, що склалась на таких перехрестях потребує негайного вирішення.

З цією метою необхідно якнайшвидше провести наступні заходи:

- Кабінетові Міністрів України доповнити розділ 16 Правил дорожнього руху України пунктом 16.16 наступного змісту: «Перевага в русі на перехрестях, де організовано круговий рух, надається транспортним засобам, які вже рухаються по колу».

- власникам автомобільних доріг привести засоби організації руху на перехрестях з круговим рухом, де дорога по колу не була головною, у відповідність до Закону України «Про дорожній рух».

- територіальним підрозділам Національної поліції та органам місцевої влади розгорнути у засобах масової інформації широку роз'яснювальну роботу щодо змін в організації дорожнього руху на перехрестях з круговим рухом.

Список використаних джерел:

1. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до статті 41 Закону України «Про дорожній рух» (щодо пріоритетності транспортних засобів, які рухаються по колу)»// [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=58420.

2. Статистика аварійності за 12 місяців 2016 року. Офіційний сайт Управління безпеки дорожнього руху Національної поліції України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.sai.gov.ua/uploads/filemanager/file/dtp_03_2017.pdf.

3. Про Правила дорожнього руху. Кабінет Міністрів України; Постанова, Перелік, Правила від 10.10.2001 № 1306. Офіційний вісник України від 26.10.2001р., № 41, стор. 35, стаття 1852, код акту 20133/2001.

4. Щодо порядку застосування нормативно-правових актів у разі існування неузгодженості між підзаконними. Мін'юст України; Лист від 30.01.2009 № Н-35267-18. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/v3526323-09>.

Черненко Дар'я Анатоліївна

курсант 1 курсу факультету підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції Донецького юридичного інституту МВС України, рядовий поліції

Червінчук Андрій Васильович

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

ПРОЖИВАННЯ БІЛЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ: ЗАПОБІГАННЯ НЕГАТИВНОГО ВПЛИВУ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Необхідність транспорту в наш час не викликає жодного сумніву. Транспортні засоби мають великий позитивний вплив на економіку країни, створюють зручність і комфорт для людей. Розвиток транспорту, підвищення його ролі у житті людей супроводжується не тільки позитивним ефектом, а й негативними наслідками, зокрема, високим рівнем аварійності транспортних засобів та дорожньо-транспортних пригод (ДТП) [1].

Звичайно, немає універсального способу, як жити довго та безпечно, але треба намагатися будь-яким шляхом прожити своє життя якомога краще.

Наприклад, канадські вчені зробили висновок, що люди, які живуть біля великих доріг, вмирають раніше роки на три, ніж ті, хто живе далеко від проїзної частини. На наш погляд це перший поштовх на те, щоби за можливості вибору місця мешкання – обирати будинок, який стоїть далеко від дороги. Вчені підтверджують, що життя поблизу жвавих автомобільних трас небезпечно для здоров'я серця. Причиною негативного впливу близькості автодоріг є вихлопні гази, які закупорюють артерії [2].

Вчені з Ессена (Західна Німеччина) встановили, що довгостроковий контакт з повітряними частинками, які містяться в автомобільних вихлопних газах, можуть викликати закупорку артерій – атеросклероз. У цьому дослідженні вчені досліджували саме проживання біля автодороги і хвороби, отриманні в результаті цього.

У результаті виявилось, що чим ближче людина живе до траси, тим вище в її організмі концентрація калію навколо серця.

Шкоду близькості автотраси до будинку довели і французькі вчені. За їх словами, шкідливі речовини, що містяться в автомобільних вихлопах, збільшують небезпеку інфаркту.

До речі, від дорожнього шуму більшою мірою страждає молодь і люди середнього віку. Саме ці категорії входять до групи ризику по інсультах та інфарктах через шум. З приводу дорожнього шуму це дослідження провели шведські вчені. На їх думку, з роками негативний ефект від шуму може стати менш значним через прояв додаткових вікових факторів ризику.

Все це ще раз говорить про те, що при виборі місця проживання слід перевірити фактор наявності галасливої траси поблизу майбутнього житла. Це знизить ризик серцево-судинних захворювань, та й взагалі зробить життя спокійним.

Забруднення повітря, пил, смог від автодоріг – всього цього у сучасному житті неможливо позбутися. Хоча інколи деякі заходи можуть призвести до ефективного результату.

В даному випадку всі вжиті заходи можуть дати лише половинчастий ефект. Це обумовлено тим, що повітряні потоки разом з наявними в них шкідливими мікрочастинами і домішками, дуже легко переміщуються і проникають до будь-якого «замкнутого» простору. Тому потрібно дотримуватись певних рекомендацій, зокрема необхідно:

- встановлювати систему кондиціонування повітря з можливістю додаткової фільтрації повітря, при цьому своєчасна заміна фільтрів є обов'язковою;

- провітрювати приміщення тільки в нічні години або рано вранці, коли автомобільна активність менше;

- забезпечити в оселі наявність великої кількості кімнатних рослин;

- озеленення прилеглої території вуличними та балконними рослинами, насамперед в'юнкими, такими як плющ або виноград, котрі можуть так само затримати частину пилу і смогу від дороги;

- підтримувати оптимальну вологість в приміщенні, своєчасно проводити вологе прибирання, як допоміжний захід очищення повітря в помешканні;

- установити москітні та спеціальні сітки на вікна для затримки певної частини пилу;

- щільних штор або жалюзі з метою запобігання проникнення світла фар автомобілів [3].

Безпека житла, розташованого в безпосередній близькості до автомобільних доріг, врегульована положеннями нормами проектування і будівництва (ДБН, СанПіН), якими передбачено розміщення захисних огорожень транспортних розв'язок та магістралей від житлових будинків, будівель і споруд різного призначення. У разі існування підвищеної ймовірності з'їзду у їхньому напрямку транспортних засобів, що може створити загрозу для життя і здоров'я громадян, власникам нерухомого майна обов'язково необхідно звернутися з цим питанням до органів місцевої влади [4].

Ще один чинник негативного впливу транспортних засобів – це підвищена вібрація, яка напевно є найскладнішою проблемою. Такий, однозначно шкідливий для людини фактор, повністю усунути можна лише шляхом переобладнання дороги, або перебудови фундаменту під будинком. Як перший, так і другий спосіб є мало реалістичним, адже потребує витрати значних ресурсів. Інші ж заходи навряд чи вирішать питання повністю. Але зняти гостроту частково можливо. Для цього потрібно замінити покриття підлоги в приміщенні на спеціальний віброгасильний матеріал. Володіючи підвищеними пружно-пластичними властивостями, такий поглинач вібрацій знизить вплив коливань, що передаються від проїжджаючого повз великовантажного автотранспорту.

Не останнє місце в житті людини займає естетика, тому така неприємність, як вид з вікон суттєво впливає на психоемоційний стан

мешканців житла. Для вирішення цієї проблеми люди використовують свої творчі здібності. Найпоширенішим способом покращення візуального образу є розміщення за вікном квітів у горщиках, гірлянд тощо. На превеликий жаль, інші дієві способи виправлення цієї ситуації відсутні.

Близькість до транспортних комунікацій наразі є одним із головних чинників вибору житла. В той же час запорукою здорового життя та гарного настрою є безпечні та комфортні умови проживання. Обираючи місце помешкання, необхідно вибрати певний баланс між задоволенням транспортних потреб та забезпеченням здорового існування людини, подолання негативних факторів зниження якості життя. Проживання поблизу автомобільних доріг потребує здійснення додаткових заходів запобігання шкідливого впливу транспортних засобів на організм людини та його психоемоційний стан.

Список використаних джерел:

1. Куперман А.І., Миронов Ю.В. Безпека дорожнього руху. – М.: Академія, 1999.
2. Правила дорожнього руху. – М.: Академія, 2000.
3. Желібо Е.П., Зруха Н.М., Зацарий В.В. «Безпека життєдіяльності» навч. посібник. – Київ «Каравела», 2001 р. – 315 с.
4. Пістун І.П. Безпека життєдіяльності: Навчальний посібник / Художнє оформлення К.І.Мозгова, А.Я. Ємець. – Суми: Видавництво «Університетська книга», 1999. – 301 с.

Шевцов Сергій Олександрович

заступник директора Харківського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України, кандидат педагогічних наук

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ З ВИЗНАЧЕННЯ МОМЕНТУ ВИНИКНЕННЯ НЕБЕЗПЕКИ ДЛЯ РУХУ У РІЗНИХ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ СИТУАЦІЯХ

Кримінальні провадження за фактами злочинних порушень Правил безпеки дорожнього руху і експлуатації транспортних засобів виступають одними із найскладніших в частині організації їх розслідування та встановленні дійсних обставин події. Практичний досвід судово-експертного супроводження кримінальних проваджень цієї категорії вказує на необхідність подальшої розробки загальнотеоретичних, методологічних основ автотехнічної експертизи, як основного засобу доказу у справах зазначеної категорії.

Особливої уваги з цього приводу заслуговує підхід до визначення моменту виникнення небезпеки для руху (далі – моменту небезпеки) водія транспортного засобу (далі – ТЗ). Обумовлено це тим, що від об'єктивності визначення моменту небезпеки залежить й об'єктивність та всебічність оцінки дій водія. Але питання розробки єдиного підходу до визначення моменту небезпеки в ході розвитку судової автотехнічної експертизи довгий час не вирішувалося.

Одним із перших цю проблему запропонував вирішити Ейвін Г.П., який на симпозіумі із проблем автотехнічної експертизи (Баку, 1968 рік) акцентував увагу на тому, що у Правилах дорожнього руху відсутні критерії для визначення моменту виникнення небезпеки, а в експертній практиці різних науково-дослідних експертних установ немає методичної одноманітності у встановленні цього моменту [8, с. 49-53].

У 1971 році детальніше до вирішення питання підійшов Крісті М.М., який окрім загального підходу до визначення моменту, розглянув низку конкретних

типових випадків виникнення небезпеки, що створюються як діями водіїв (при зіткненнях ТЗ), так і діями пішоходів (при наїзді ТЗ на пішохода). Проте, навіть у цих розглянутих випадках була наведена характеристика дорожньо-транспортної ситуації (далі – ДТС) що носила однобічний характер. Не враховувалися дані щодо обстановки на місці події та характеру руху ТЗ (відносно якого вирішується питання) перед подією [2, с. 67-70].

З іншого боку розглянув дане питання у 1975 році Романов М.С., який вважав, що вирішення питання про момент виникнення небезпеки пов'язано зі встановленням в ДТС ознак, що вказували б на джерело небезпеки. Він же вперше запропонував при оцінці ДТС враховувати тип (вигляд) небезпеки та її рівень. При цьому оцінка характеру небезпеки (її джерела), на його думку, повинна стати підставою для вибору водієм попереджувальних заходів навіть тоді, коли небезпека ще не виявилася в яких-небудь діях. Аналізуючи різні типи небезпеки, розглядаючи питання передбачення з боку водія і характер попереджувальних заходів, Романов М.С. стверджував, що розроблення чітких критеріїв, за якими визначається джерело дорожньо-транспортної небезпеки, має першочергове значення [3, с. 97-98].

Пізніше, у 1980 році, в методичній роботі Василевського К.О. і Шаркової Т.Ф. було запропоновано декілька варіантів розвитку ДТС, пов'язаних із наїздом на пішохода, де розглядалися дії пішохода, але знову ж таки у відриві від характеристики місця події і характеру руху ТЗ (розміщення по ширині проїжджої частини, траєкторія руху і тому подібне) [1, с. 15-19].

Що стосується зіткнень ТЗ, то загальним положенням при визначенні моменту виникнення небезпеки Василевський К.О. і Шаркова Т.Ф. пропонували вважати наступне: небезпека виникає в момент, коли для запобігання дорожньо-транспортній події (далі – ДТП) водій повинен був прийняти необхідні заходи, якщо у нього була об'єктивна можливість виявити дії водія іншого транспортного засобу, що суперечать вимогам Правил дорожнього руху, які призвели до настання події.

У тому ж 1980 році Іларіоновим В.О. був запропонований аналогічний загальний підхід до визначення моменту виникнення небезпеки для зіткнень ТЗ, який полягав у наступному: водій, який користується переважним правом на рух, повинен вжити заходів із запобігання ДТП з моменту, коли він має можливість виявити, що інший ТЗ до моменту зближення з ним опиниться на смузі руху керованого ним транспортного засобу. При розгляді ДТС, пов'язаних із наїздами на пішоходів, Іларіонов В.О. був достатньо стриманий у визначенні: якщо на відстані, що не перевищує зупинний шлях ТЗ, дії пішохода такі, що він до моменту зближення може опинитися на полосі руху ТЗ, водієві слід негайно застосувати екстрене гальмування [4, с. 166, 176, 177].

Слід зазначити, що з 1980 до 2003 року ні в юридичній, ні в спеціальній літературі, ні в Правилах дорожнього руху України (далі – ПДР) більше не розглядалися питання визначення ознак і критеріїв, що дозволяють об'єктивно встановити момент, коли водій повинен був оцінити ДТС як небезпечну для руху. Рекомендації, що існували, не охоплювали усього діапазону найбільш поширених ДТП і не враховували характерних для кожної ДТС особливостей. Тому розробка основоположних критеріїв для визначення джерела небезпеки або ознак її виникнення, ставала гостро актуальною проблемою.

Саме тому у 2003 році фахівцями Науково-дослідного експертно-криміналістичного центру при ГУМВС України в Харківській області (далі – НДЕКЦ) були розроблені та впроваджені в експертну практику відповідні методичні рекомендації. Ці рекомендації були викладені у друкованому виданні «Дорожно-транспортные происшествия. Критерии оценки действий водителя» (автори С.О. Шевцов та К.В. Дубонос, видавництво «Факт», Харків, 2003 рік). До теперішнього часу розроблені рекомендації дозволяють на основі єдиних загальноприйнятих принципів і підходів визначати момент виникнення небезпеки для водія ТЗ в будь-якій ДТС.

Запропонована метода поєднувала в собі характерні ДТС та враховувала низку різних критеріїв, а саме: 1) ширина проїжджої частини і організація руху

(одна або декілька смуг у кожному напрямі, односторонній рух і так далі); 2) характер дій пішохода (стоїть, біжить, відновлює рух, змінює напрям руху, темп руху і т.ін.) або характер дій водія ТЗ (починав рух, маневрував, застосовував екстрене гальмування і т.ін.); 3) дорожня обстановка (містила чи ні ознаки небезпеки); 4) передбачений ПДР спосіб запобігання події; 5) дії (рекомендовані та технічно обґрунтовані), спрямовані на запобігання події.

Слід зазначити, що видання «Дорожно-транспортные происшествия. Критерии оценки действий водителя» [6] у 2010 році було включено до списку літератури, рекомендованої для використання в експертній практиці (Наказ МЮ України від 30.07.2010 №1722/5 «Про затвердження переліків рекомендованої науково-технічної та довідкової літератури, що використовується під час проведення судових експертиз»).

До наступного часу запропонований методичний підхід з визначення моменту небезпеки залишається актуальним та найбільш обґрунтованим для потреб органів слідства та експертних установ. Саме тому у 2013 році основні положення з визначення моменту виникнення небезпеки для руху були викладені у підручнику для вищих навчальних закладів «Автотехнічна експертиза. Дослідження обставин ДТП», розробленому науковцями Харківського національного автомобільно-дорожнього університету [5, с.95-98, 202-208] у співавторстві з фахівцями НДЕКЦ в Харківській області.

Однак залишається не виконаною основна функція, за для якої спеціалістами і проводилася така об'ємна аналітично-статистична робота. На нашу думку, реалізація такої функції полягає у внесенні змін до ПДР, які б дозволяли всім учасникам дорожнього руху вчитись правильно оцінювати обстановку, адекватно та своєчасно реагувати на її зміни, об'єктивно оцінювати дії учасників руху та ступінь відповідальності за порушення.

Якщо у ПДР або офіційних коментарях до них (можливо так буде зручніше) викласти концептуальний підхід до оцінки ДТС (характеристика типових ДТС – вимога до водія ТЗ з визначення небезпеки – спосіб запобігання

ДТП), то учасники дорожнього руху отримають більше можливостей для всебічного сприйняття зміни подій у дорожньому русі. Наявність таких положень у ПДР дозволить дійти і більшої однозначності у висновках судових автотехнічних експертиз.

Зазначену функцію слід віднести і до категорії таких, що мають достатньо ефективний профілактичний характер. Так, за умов дотримання певних вимог ПДР, водії ТЗ можуть розраховувати на необхідний рівень «захисту»: можливість обґрунтувати свою правоту, можливість добитися об'єктивного аналізу та унеможливлення незаконного покарання.

Список використаних джерел:

1. Василевский К.А., Шаркова Т.Ф. Пределы экспертного исследования дорожно-транспортного происшествия. Использование экспертных заключений следователем и судом: Метод. пособие. – 2-е изд., доп. – К.: РИО МВД УССР, 1980.
2. Кристи Н.М. Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. – М.: ЦНИИСЭ, 1971.
3. Романов Н.С. Теоретические и доказательственные вопросы судебной автотехнической экспертизы. – К.: РИО МВД УССР, 1975.
4. Судебная автотехническая экспертиза (часть II). Теоретические основы и методики экспертного исследования при производстве автотехнической экспертизы: Пособие для экспертов-автотехников, следователей и судей; Под ред. Иларионова В.А. – М.: ВНИИСЭ, 1980.
5. Туренко А.М. Автотехнічна експертиза. Дослідження обставин ДТП: підручник для вищих навчальних закладів / А.М.Туренко, В.І. Клименко, О.В. Сараєв, С.В. Данець. – Х.: ХНАДУ, 2013. – 320 с.
6. Шевцов С.А., Дубонос К.В. Дорожно-транспортные происшествия. Критерии оценки действий водителя. – Х.: Факт, 2003.

7. Шевцов С.А. Возможности использования специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий. – Х.: СПД-ФО Чальцев О.В., 2005.

8. Эйвин Т.П. Вопросы судебной экспертизы. Определение момента возникновения опасности для движения при производстве автотехнической экспертизы. – Баку: Аз. НИИСЭ, 1968. – № 7.

Шкроб Артур Олександрович

т.в.о. начальника Управління патрульної поліції у м. Кривому Розі, лейтенант поліції

ДІЯЛЬНІСТЬ УПРАВЛІННЯ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У М. КРИВОМУ РОЗІ З ПОПЕРЕДЖЕННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ

За 4 місяці 2017 року Управлінням патрульної поліції у м. Кривому Розі зареєстровано 121 ДТП з постраждалими, в яких загинуло 6 та травмовано 162 особи. У порівнянні з аналогічним періодом минулого року кількість дорожньо-транспортних пригод з постраждалими зменшилась на 14,79%, кількість загиблих у таких пригодах зменшилась на 25%, а постраждалих – на 14,74%, що, беззаперечно, є результатом злагодженої та професійної роботи співробітників Управління патрульної поліції у м. Кривому Розі.

Більш детальна інформація про діяльність УПП у м. Кривому Розі з попередження дорожньо-транспортного травматизму наведена у таблицях:

Таблиця № 1

Аналіз скоєння ДТП з потерпілими за районами скоєння, за днями тижня та годинами за період з 01.01.2017 до 01.05.2017
УПРАВЛІННЯ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У М. КРИВОМУ РОЗІ

	Місце скоєння	Всього	Дні тижня						
	Район		Понеділок	Вівторок	Середа	Четвер	П'ятниця	Субота	Неділя
1	Довгинцівський	15	2	1	1	2	3	3	3
2	Інгулецький	7	1	0	0	2	1	1	2
3	Металургійний	15	0	2	1	5	1	4	2
4	Покровський	19	1	4	2	4	2	6	0
5	Саксаганський	34	7	3	3	5	1	10	5
6	Тернівський	14	3	2	1	4	2	1	1
7	Ц-Міський	17	4	3	5	0	1	0	4
	м. Кривий Ріг	121	18	15	13	22	11	25	17

Таблиця № 2

Аналіз ДТП за видами скоєння за період з 01.01.2017 до 01.05.2017
УПРАВЛІННЯ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У М. КРИВОМУ РОЗІ

Вид ДТП	ДТП з постраждалими											
	усього				загинуло				травмовано			
	2016	2017	+/-	%	2016	2017	+/-	%	2016	2017	+/-	%
Зіткнення	57	42	-15	-26,3	2	0	-2	-100,0	88	76	-12	-13,6
Перекидання	4	2	-2	-50,0	0	0	0	0,0	6	2	-4	-66,7
Наїзд на ТЗ	10	2	-8	-80,0	0	0	0	0,0	15	4	-11	-73,3
Наїзд на перешкоду	17	16	-1	-5,9	2	1	-1	-50,0	25	23	-2	-8,0
Наїзд на пішохода	47	43	-4	-8,5%	4	5	1	25,0	49	41	-8	-16,3
Наїзд на велосипедиста	2	9	7	350,0	0	0	0	0,0%	2	9	7	350,0
Падіння пасажирів	5	7	2	40,0	0	0	0	0,0%	5	7	2	40,0%
РАЗОМ	142	121	-21	-14,8	8	6	-2	-25,0	190	162	-28	-14,7

Таблиця № 3

**Аналіз ДТП за причинами скоєння у період з 01.01.2017 до 01.05.2017
УПРАВЛІННЯ ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У М. КРИВОМУ РОЗІ**

Правопорушення	ДТП з постраждалими								
	усього ДТП			осіб загинуло			осіб травмовано		
	2016	2017	%	2016	2017	%	2016	2017	%
Керування транспортним засобом у нетверезому стані	9	11	22,22	0	0	0,00	12	14	16,67
Перевищення встановленої швидкості	1	1	0,00	0	0	0,00	1	1	0,00
Перевищення безпечної швидкості	33	38	15,15	1	1	0,00	44	57	29,55
Невиконання вимог сигналів регулювання	1	5	400,00	0	0	0,00	4	5	25,00
Порушення правил перевезення пасажирів	3	3	0,00	0	0	0,00	3	3	0,00
Порушення правил маневрування	1	6	500,00	0	0	0,00	1	10	900,00
Порушення правил проїзду пішохідних переходів	10	7	-30,00	0	0	0,00	11	9	-18,18
Порушення правил проїзду зупинок громадського транспорту	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00
Порушення правил користування освітлювальними приладами	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00
Порушення правил надання безперешкодного проїзду	32	17	-46,88	2	0	-100,00	50	22	-56,00
Порушення правил зупинки і стоянки транспортного засобу	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00
Порушення правил проїзду залізничних переїздів	1	0	-100,00	0	0	0,00	3	0	-100,00
Порушення правил перевезення вантажів	0	1	100,00	0	0	0,00	0	1	100,00
Порушення правил буксирування	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00
Порушення правил обгону	2	0	-100,00	0	0	0,00	6	0	-100,00
Виїзд на смугу зустрічного руху	9	7	-22,22	0	0	0,00	15	16	6,67
Порушення правил проїзду перехресть	3	8	166,67 %	0	0	0,00%	5	16	220,00
Управління несправним транспортним засобом	1	0	-100,00	1	0	-100,00	0	0	0,00
Недодержання дистанції	30	14	-53,33	1	1	100,00 %	37	15	-59,46
Перевтома, сон за кермом	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00
Порушення правил проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00
Перехід у невстановленому місці	16	22	37,50	3	3	0,00	14	20	42,86

Пішоходи невиконання вимог сигналів регулювання	1	1	0,00	0	0	0,00	1	1	0,00
Неочікуваний вихід на проїзну частину	1	0	-100,00	0	0	0,00	1	0	-100,00
Пішохід у нетверезому стані	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00
Порушення техніки безпеки пасажиром	0	1	100,00	0	0	0,00	0	1	100,00
Порушення правил утримання автодоріг та вулиць	1	0	-100,00	0	0	0,00	1	0	-100,00
Порушення вимог ПДР погоничем тварин	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00
РАЗОМ	142	121	-14,79	8	6	-25,00	190	162	-14,74

*Матеріали круглого столу
(в авторській редакції)
11 травня 2017 року*

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Комп'ютерна верстка: Пилипенко Є.О.

**Оригінал-макет підготовлено організаційним комітетом
круглого столу
«Актуальні проблеми вдосконалення нормативно-правового забезпечення
безпеки дорожнього руху»**

50065, м. Кривий Ріг, вул. Степана Тільги, 21